СТАЛЬНЫЕ ГИГАНТЫ ВТОРОЙ МИРОВОЙ

ЛИНКОР ШАРНХОРСТ

АЛЬФ ЯКОБСЕН

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Линкор «Шарнхорст», самый мощный корабль фашистской Германии, был грозным врагом полярных конвоев, доставлявших военные грузы в СССР. В ходе подробно описанного крупнейшего морского сражения войны, состоявшегося 26 декабря 1942 года у мыса Нордкап, «Шарнхорст» был потоплен британской группировкой во главе с линкором «Дюк оф Йорк». Из экипажа численностью около 2000 человек спаслось только 36 моряков. Параллельно с основной линией повествования автор рассказывает, как экспедиции, организованной им, удалось обнаружить останки «Шарнхорста» в Баренцевом море на глубине 300 метров в точке, оказавшейся на большом удалении от зафиксированной официально. Подробно и увлекательно рассказывается о работе участников норвежского Сопротивления, которые вели наблюдение за немецкой военно-морской базой в северной Норвегии, где находилась якорная стоянка «Шарнхорста». Прослеживаются судьбы людей, оказавшихся в центре тех трагических событий.

- Альф Якобсен
  - Предисловие
  - Глава 1
  - Глава 2
  - Глава 3
  - Глава 4
  - Глава 5
  - Глава 6
  - Глава 7
  - Глава 8
  - Глава 9
  - Глава 10
  - Глава 11
  - Глава 12
  - Глава 13
  - Глава 14
  - Глава 15
  - Глава 16
  - Глава 17
  - Глава 18
  - Глава 19
  - Глава 20
  - Глава 21

- Глава 22
- Глава 23
- Глава 24
- Глава 25
- Глава 26
- Библиография

- notes
  - 1
  - 2
  - 3
  - 4
  - 5
  - 6
  - 7
  - 8
  - 9
  - 10
  - 11
  - 12
  - 13
  - 14
  - 15
  - 16
  - 17
  - 18
  - 19
  - 20
  - 21
  - 22
  - 23
  - 24
  - 25
  - 26
  - 27
  - 28
  - 29
  - 30
  - 31
  - 32
  - 33
  - 34
  - 35
  - 36

Альф Якобсен
ЛИНКОР «ШАРНХОРСТ»

Предисловие

Я вырос как бы под знаком Второй мировой войны. Следует сказать, что когда я родился — в феврале 1950 года в Хаммерфесте, расположенном на Крайнем Севере, чуть западнее мыса Нордкап, прошло уже почти пять лет, как война закончилась. Наш город, разрушенный осенью 1944 года, все еще не был восстановлен, а родители продолжали вспоминать о пережитом в течение пяти военных лет.

Норвегия была оккупирована нацистской Германией летом 1940 года,[1] а в августе в Хаммерфесте впервые появились немецкие солдаты. Потом их стало гораздо больше, потому что город превратился в важный опорный пункт для немецко-финских войск, собиравшихся нанести совместный удар по Мурманску, который в июне 1941 года был свободен ото льдов. Это был, в общем, малоизвестный участок Восточного фронта.

Первые годы оккупации проходили относительно спокойно. Население Хаммерфеста едва насчитывало четыре тысячи человек, но было много вражеских солдат и моряков, так что обе стороны должны были как-то терпеть друг друга и не обострять отношения. Через некоторое время город превратился в военную базу снабжения, и осенью 1940 года в бухту пришло крупное рефрижераторное судно «Гамбург». Его владельцы закупали много рыбы, выловленной норвежцами; эту рыбу обрабатывали и замораживали непосредственно на борту. Вскоре фирма «Хайнц Лохманн» из Куксхафена построила недалеко от моего родного дома рыбозавод. Обработкой рыбы занимались в основном женщины, вывезенные из Украины (их было около четырехсот), однако многие норвежцы также шли работать на завод Лохманна. Одним из них был мой отец, начавший работать в 1941 году. Один этаж нашего дома был реквизирован, и там поселились двое управляющих завода.

В январе 1943 года немцев стало еще больше — Хаммерфест превратился в передовую базу 13-й и 14-й флотилий подводных лодок, которые участвовали в атаках на конвои, шедшие в Россию через Баренцево море. Плавучей базой подводников в Хаммерфесте *(U-boot-Stützpunkt Hammerfest)* было конфискованное немцами судно «Блэк Уотч» («Черная стража») — бывший пассажирский лайнер водоизмещением 5000 тонн, на борту которого экипажи подводных лодок могли отдыхать и снимать напряжение после длительного и утомительного патрулирования в Северном Ледовитом океане. На грузовом судне «Адмирал Карл Херинг» находились технические службы, а также торпеды и

боеприпасы для подводных лодок. «Блэк Уотч» был пришвартован за заградительными противолодочными сетями, недалеко от причала Лохманна, так что судно было хорошо видно из окон родительского дома.

Все кончилось осенью 1944 года, когда Финляндия заключила сепаратный договор о перемирии с Советским Союзом. Советские войска прорвались через Лицинский фронт на Кольском полуострове, на котором три года шла кровопролитная и в основном позиционная война. Немцам пришлось создавать новую линию обороны к востоку от Тромсё, а 20-я горная стрелковая армия поспешно отступала. Русские теснили немецкие войска, и Гитлер приказал командующему генерал-оберсту (генерал армии. — *Прим. пер.*) Лотару Рендулику применить уже известную тактику выжженной земли, которая нанесла такой ужасный урон Советскому Союзу. Последствия этой тактики в северной части Норвегии были катастрофическими — более пятидесяти тысяч человек были принудительно эвакуированы оттуда на юг страны. Все здания, вместе с системами инфраструктуры, были уничтожены в результате пожара или взрыва, а бухты — заминированы. Отступление закончилось в феврале 1945 года, к этому времени была полностью уничтожена территория, по площади примерно равная Дании. В Хаммерфесте уцелела одна небольшая часовня. В конце октября 1944 года были эвакуированы мои мать, отец, брат и две сестры. Они взяли с собой лишь два небольших чемодана — все наше имущество сгорело.

Мое детство пришлось на 50-е годы, когда Хаммерфест постепенно восстанавливался как центр современного норвежского рыболовства и туризма. Мы с друзьями играли на развалинах завода Лохманна, в разрушенных бункерах и среди того, что осталось от *U-boot-Stützpunkt Hammerfest.* Долгими зимними вечерами мать рассказывала о драматических событиях войны. Она вспоминала, как русские и англичане бомбили немецкие портовые сооружения и как транспортное судно «Бленхайм», перевозившее немецкие войска, было торпедировано у самого входа в бухту, в результате чего погибло много людей. Ей довелось увидеть линкоры «Тирпиц» и «Шарнхорст», плавно скользящие тени которых вырисовывались на фоне гор к югу от города.

Будучи литератором и главным редактором отдела документального телевидения Норвежской вещательной корпорации, весной 1999 года я отправился на поиски затопленного немецкого линкора «Шарнхорст». Моя цель заключалась не только в том, чтобы восстановить историю

сражения у мыса Нордкап, состоявшегося в день св. Стефана — 26 декабря 1943 года. Очень хотелось глубже проникнуть в суть событий, в результате которых острова и фьорды вокруг Хаммерфеста и Альты были превращены в крупнейшую военно-морскую базу Северной Европы и которые оказали такое сильное влияние на судьбу моей семьи.

Я выяснил, что сражению посвящено немало книг, однако все они были основаны на использовании только английских и немецких источников. Можно сказать, что мне повезло, потому что удалось впервые ознакомиться с рассекреченными документами и другими источниками *всех* стран, принимавших участие в событиях, которые завершились трагической гибелью «Шарнхорста», — Великобритании, Германии и Норвегии, а также, в меньшей степени, США и России.

Сражение у мыса Нордкап достигло апогея после четырех напряженных дней, начиная с момента обнаружения немецким самолетом конвоя JW-55B в Норвежском море примерно в 11 часов утра в среду 22 декабря 1943 года. «Шарнхорст» пошел на дно в точке, расположенной на расстоянии 66 миль (здесь и далее имеются в виду морские мили.[2] — *Прим. пер.*) к северо-востоку от мыса Нордкап, в 19 часов 45 минут в воскресенье 26 декабря. С немецкой стороны, помимо самого «Шарнхорста» и пяти эсминцев сопровождения из 4-й флотилии, в сражении принимали участие самолеты авиаразведки и восемь подводных лодок, базировавшихся в Нарвике и Хаммерфесте. Используя военные дневники, отчеты, письма и беседы с оставшимися в живых, мне удалось проследить весь ход событий и рассказать о том, что пришлось вынести людям, боровшимся с ветром и волнами, находясь на борту подводных лодок и надводных кораблей; тем, кто в одиночку совершал разведывательные полеты над бесконечной поверхностью штормового моря, а также и тем, кто жил ожиданиями по обе стороны фронта. Подобная попытка дать всестороннюю картину событий предпринята впервые. Я попытался восстановить ее по сведениям разведки, используя дешифровки сообщений, составленных с помощью машины «Энигма», и донесения агентов с места событий. Дополнительное представление о последних мгновениях «Шарнхорста» удалось получить благодаря нашему фильму, запечатлевшему искалеченный корпус корабля на морском дне. Надеюсь, что мне удалось реконструировать историю действий Кригсмарине[3] в Северной Норвегии, а также ход сражения у мыса Нордкап с максимально возможной точностью и реалистичностью. Данная книга посвящена одному из крупнейших морских сражений. Но прежде всего это — книга о людях, участвовавших в описываемых

событиях.

Многие люди достойны благодарности за то, что в результате тяжелой работы, после многих неудач, осенью 2000 года все же удалось обнаружить потопленный немецкий линкор. Только поэтому данная книга стала возможной, и все эти люди упомянуты мною.

Хотелось бы выразить благодарность Вольфгангу Кубе — президенту ассоциации *Bordkameradschaft Scharnhorst,* а также тем, кто уцелел при гибели корабля, и родственникам погибших, которые в ходе многочисленных бесед откровенно делились своими воспоминаниями. Особую признательность адресую г-же Гертруде Борнманн и г-же Сигрид Расмуссен, которые потеряли своих любимых в 1943 и в 1944 годах, соответственно, и подробно рассказали о своей жизни. Хочу поблагодарить оставшихся в живых членов экипажа подводной лодки U-716 и других подводных лодок, принимавших участие в долгой, изнурительной и тяжелой подводной войне в Арктике; они тоже терпеливо отвечали на мои многочисленные вопросы. Это относится также к британским и норвежским офицерам и матросам союзнического флота, который в конечном итоге окружил и уничтожил «Шарнхорст» во тьме полярной ночи у мыса Нордкап.

Позвольте также поблагодарить продюсера британского телевидения Нормана Фентона. Несколько лет мы с ним много времени проводили в Баренцевом море — сначала искали (и в конце концов нашли) британский траулер «Гоул» *(Gaul),* а потом обнаружили и «Шарнхорст». Поиски вряд ли были бы успешными, если бы не опыт и неиссякаемый энтузиазм Нормана.

Большую помощь оказал Гельмут Дерингхофф, сотрудник архива во Фрейбурге *(Bundesarchiv/Militararchiv),* находивший нужные документы во время моих частых визитов. То же в равной степени относится и к Юргену Шлемму — специалисту по подводной войне, работающему в тесном сотрудничестве с архивом подводного флота *(Das U-boot-Archiv)* в Куксхафене и разработчиками поразительного интернет-сайта *uboat.net,* он великодушно делился своими обширными знаниями со мной. Также хочу поблагодарить своего норвежского редактора Харальда Энгельстада за ценные советы и поддержку при написании книги и переводчика Бэзила Каулишоу. Последний в свое время работал радистом в Королевских ВВС и хорошо знает историю Второй мировой войны, благодаря ему стало возможным издание книги на английском языке. Моя жена Тове Торсен Роев, по профессии художница, взяла на себя изготовление карт, а кроме того, была моим советчиком и, как всегда, главным

источником вдохновения.

Альф Якобсен. Осло, Норвегия. Март 2003 года.

Глава 1
ГИБЕЛЬ У МЫСА НОРДКАП

БАРЕНЦЕВО МОРЕ. 19.30. ВОСКРЕСЕНЬЕ, 26 ДЕКАБРЯ 1943 ГОДА.

Правый борт корабля уже ушел под воду. Котельный машинист Гельмут Файфер поскользнулся, его потащило по накренившейся палубе, потом он наткнулся на станину зенитной пушки и что было силы вцепился в нее. В отчаянии он хотел вознести молитву, но нужных слов не находилось. Вся нагрудная часть рубашки пропиталась кровью. Его рвало после каждого вдоха, и он задыхался от кислой вони газов кордитного пороха и горящей нефти. Всю ночь и весь день, который уже подходил к концу, дул свирепый юго-западный штормовой ветер. У Файфера, избитого и контуженого, все болело. В ушах стояли крики раненых и товарищей, оставшихся в узких проходах и лазаретах. Все время вздымались огромные черные волны, а от безжалостного ветра и стужи он непрерывно дрожал.

> «В состоянии полного изнеможения и шока я уже хотел отказаться от дальнейшей борьбы, мысленно попрощался с родителями и приготовился умереть. Из оцепенения вывел один из моих товарищей, которого тоже тащило по палубе. Он ухватился за меня и потянул за собой. Однако я держался за станину орудия до тех пор, пока через леер не перекатилась очередная волна. Тогда я отпустил руки, меня смыло за борт и унесло в сторону от тонущего корабля».

Предсмертная агония «Шарнхорста» продолжалась уже почти три часа — с 16.47, когда «Дюк оф Йорк» («Герцог Йоркский») и «Белфаст» произвели по нему первые залпы. Конец был неминуем.

> «Волнение моря было по-прежнему сильным, несмотря на успокаивающий слой горючего на поверхности. Темнота была кромешной. Я все время кричал, но ничего не слышал в ответ. От страшного холода тело немело, и я ясно понял, что если не произойдет какого-нибудь чуда, то жить остается недолго. Вдруг, оказавшись на гребне волны, я заметил спасательный плот и поплыл за ним. А когда, теряя последние силы, кое-как забрался на него, то услышал

чей-то голос: „Он ранен и истекает кровью“. Меня будто пронзило страхом: я подумал, что меня опять бросят в воду. В двадцать лет умирать не хочется, и я с трудом выдохнул: „Это — кровь не моя, а моего товарища“».

Все было именно так. Совсем недавно Файфер сидел в глубине чрева корабля и играл на губной гармошке. После каждого залпа тяжелых орудий весь корабль содрогался. Однако Файфера это совершенно не волновало. Он продолжал играть, подбирая одну мелодию за другой: *Lili Marlen, Muss I denn, Du schwarze Zigeuner* — веселые, романтичные баллады, напоминавшие товарищам о доме и вызывавшие желание скорее вернуться туда. Файфер, как и сотни других молодых матросов, был уверен, что «Шарнхорст» — корабль, который просто не может утонуть, ведь это — настоящий плавучий город, непотопляемая крепость, гордость гитлеровской Германии. Двадцать одна водонепроницаемая переборка была усилена листами из крупповской стали — их толщина в некоторых местах доходила до 32 сантиметров. Турбины, способные развивать мощность более 160 000 лошадиных сил, обеспечивали максимальную скорость линкора 32 узла, что превышало скорость любого корабля сопоставимого класса в мире. Многие специалисты считали, что «Шарнхорст» — самый изящный из всех боевых кораблей в истории флота. Экипаж корабля, да и многочисленные его почитатели считали, что он просто непобедим.

> «Я был абсолютно убежден, что корабль непотопляем, никогда в этом не сомневался и был уверен, что все мы вернемся домой целыми и невредимыми»,

— говорит Файфер.

Даже опытные сотрудники британской военно-морской разведки, которые допрашивали уцелевших моряков после сражения, с удивлением отмечали их непоколебимую веру в могущество корабля.

> «Вопреки ожиданиям, все оставшиеся в живых, а это были нижние чины, проявляли стойкость и высокий дух, вежливо, но твердо отказывались раскрывать секреты… Судя по всему, „Шарнхорст“ вызывал в немецком народе такую же любовь, что и HMS (His/Her Majesty's Ship — Корабль его/ее Королевского величества. — *Прим. пер.*) „Худ“ в английском, пока не был потоплен.

Существовала легенда, что это — „счастливый корабль“, а члены экипажа считали себя отборной частью немецкого надводного флота и ставили выше всех остальных».

Только после того, как снаряд, выпущенный одним из тяжелых 14-дюймовых орудий линкора «Дюк оф Йорк», пробил гласис над 1-м котельным отделением «Шарнхорста» и разорвался внутри него, Файфер понял, что дела плохи.

«Все мои товарищи погибли мгновенно — за исключением одного, который сидел, привалившись к переборке. Его одежда горела, а волосы пылали, как факел. Нет сил описать его страдания. Я помог перетащить его в башню „С“, а оттуда — в лазарет. Именно его кровью была пропитана моя рубашка».

Менее чем за три часа тринадцать кораблей союзников, окруживших «Шарнхорст», выпустили по нему более 2000 снарядов и 55 торпед. Примерно в 19.30 26 декабря 1943 года некогда гордый линкор превратился в пылающий, почти полностью разрушенный остов и был совершенно беззащитен. Некоторые палубы напоминали бойни. В отчете о допросах *(Interrogation Report)* сказано:

«Оставшиеся в живых описывали ужасающие сцены в отсеках, искалеченные тела убитых плавали в лужах крови и морской воды, санитары с носилками пробивались через развалины, перенося раненых, которых становилось все больше».

Несмотря на колоссальные разрушения, эвакуация все же происходила организованно, вплоть до приказа покинуть корабль. Эрнст Рейманн, орудийный техник из Дрездена, отвечал за гидравлическую систему кормовой трехорудийной башни. Как и остальные артиллеристы, он надел спасательный жилет.

«Мы продолжали вести огонь до тех пор, пока не кончились снаряды. Поступила команда — зарядить последний снаряд. Мы произвели выстрел, потом застопорили все механизмы и отключили подъемник. Крен на правый борт продолжал возрастать, но мы спокойно ждали. Когда поступил приказ оставить корабль, мы один за другим выбрались через люк. Оставалось только прыгнуть с 10-метровой высоты в

море».

Из-за увеличивавшегося крена 19-летнему сигнальщику Гельмуту Бакхаусу из Дортмунда становилось все труднее удерживаться на наблюдательной площадке, расположенной на высоте 38 метров над палубой. Он происходил из рурских шахтеров и в детстве никакого отношения к морю не имел. Отчим пришел в ярость, когда Гельмут попросил дать разрешение на то, чтобы пойти на флот, и отказал ему. Однако ничто не могло остановить Гельмута. Как только ему исполнилось семнадцать лет, он убежал из дома и вступил в Кригсмарине. Он уже был на борту «Шарнхорста», когда линкор вместе с «Гнейзенау» и «Принцем Ойгеном» (в литературе его также иногда называют «Принцем Евгением». — *Прим. пер.*), совершил знаменитый прорыв через Ла-Манш, от Бреста до Эльбы, и был свидетелем того, как один за другим сбивались атакующие британские самолеты.

Теперь же роли поменялись. Темноту ночи постоянно разрывали вспышки пламени, сопровождавшие выстрелы бесчисленных тяжелых орудий. Казалось, что корабли противника сжимают линкор плотным кольцом. Спасения не было; свирепая ледяная морская вода была готова поглотить их.

> «Вдруг ожил телефон. Звонил мой друг, когда-то живший по соседству, также орудийный техник. „Только не ври, — сказал он. — Насколько серьезна ситуация?“ Я сказал, что пора все бросать и готовиться покинуть корабль. Он ответил: „Ты, наверное, сошел с ума“. Ему даже в голову не приходило, что „Шарнхорст“ уже тонул. Я стащил с себя меховую куртку и ботинки и перевалился через фальшборт. Когда я добрался до прожектора, то был уже по колено в воде. Накатившаяся волна подхватила меня, и я начал судорожно барахтаться. Нужно было отплыть подальше, чтобы не засосала воронка, образуемая тонущим кораблем».

Ниже того места, где находился Бакхаус, на мостике, штормовые фонари и приборы были разбиты осколками снарядов, главный корабельный старшина Вильгельм Гёдде услышал последние приказы капитана:

> «„Всем — на верхнюю палубу! Надеть спасательные жилеты! Приготовиться прыгать за борт!“ Многие отказывались покидать мостик без капитана и адмирала Бея. Один из молодых моряков тихо сказал: „Мы

остаемся с вами“. Офицерам все же удалось заставить нас, одного за другим, покинуть корабль. Я видел, как старший офицер помогал сотням моряков перебираться через поручни. Капитан еще раз проверил наши спасательные жилеты, а затем они с адмиралом попрощались, пожав друг другу руки. Они сказали нам: „Если кому-нибудь из вас удастся выбраться отсюда живым, найдите наших родных и скажите им, что мы выполнили свой долг до конца“».

Остальные решили остаться на борту. Когда Гюнтер Стрётер выбрался из кормовой батареи 15-см пушек, вся палуба была покрыта телами погибших и раненых.

«Один из главных старшин, оберстокмайстер Виббельхоф, и его помощник Моритц отказывались покинуть свой пост. Виббельхоф сказал: „Я остаюсь, потому что мое место здесь“. А когда мы уходили из башни, он крикнул: „Да здравствует Германия! Да здравствует фюрер!“ Мы отвечали так же. Потом он сел и спокойно закурил сигарету».

19.32. На большой скорости с северо-запада подошли три британских эсминца — «Вираго», «Оппорчун» и «Максетир»; они направлялись прямо к обреченному гигантскому кораблю. Подойдя на дистанцию 2000 метров, они выпустили в общей сложности девятнадцать торпед. Еще три выпустил крейсер «Ямайка». Многие торпеды попали в цель, и крен «Шарнхорста» на правый борт увеличился.

По-прежнему дул сильный юго-западный ветер, однако вокруг корабля море, покрытое пленкой горючего, было, как ни странно, довольно спокойным. Гельмут Бакхаус был опытным пловцом.

«Очутившись в воде, я поплыл не сразу, нужно было как-то сориентироваться. В этот момент я увидел киль и гребные винты корабля. Он уже перевернулся и уходил в воду, погружаясь носовой частью. Вскоре раздались два мощных взрыва. Это было, как землетрясение. Море будто встало на дыбы и содрогнулось».

Гельмут Файфер, цеплявшийся за спасательный плотик, увидел, как прямо перед ним, подобно черной тени, возник корпус корабля.

> «Я подумал: боже мой, мы потопили один из британских кораблей. Даже тогда я не осознал, что на самом деле это был „Шарнхорст“. Я думал, что на дно пошел другой корабль — один из тех, что подбили *мы*».

На некотором удалении от этого места Вильгельм Гёдде, по-прежнему находившийся в воде, смог заглянуть прямо в дымовую трубу «Шарнхорста», который погрузился уже наполовину. Он сказал:

> «Ощущение было такое, что смотришь в огромный темный туннель».

Последнее, что он услышал, прежде чем корабль перевернулся и исчез под поверхностью моря, был звук работающих турбин.

> «Это было ужасное зрелище, все было видно благодаря осветительным снарядам и мертвенным лучам прожекторов эсминцев. Когда эти лучи касались черно-синей поверхности моря, гребни волн сверкали и блестели, как серебро».

Девятнадцатилетний матрос Гельмут Бекхофф, ухватившись за деревянный обломок, отчаянно пытался выплыть за пределы опасной зоны.

> «При разрыве осветительного снаряда я увидел, что все три гребных винта все еще вращаются. Вдруг корабль исчез из виду, но через мгновение вновь появился. Когда он вторично погрузился в воду, то это уже был конец. Я почувствовал, как мощная ударная волна накатилась на ноги и живот, в глубине моря что-то взорвалось».

Единственными, кто не видел, как тонул «Шарнхорст», оказались сами победители. Когда в 19.37 завершилась торпедная атака «Ямайки», средние орудия линкора еще вели беспорядочный огонь. Через десять минут на большой скорости приблизился «Белфаст», чтобы нанести кораблю смертельный удар (*coup de grâce* — фр.) — к этому времени от линкора оставалась лишь развалина, чудом державшаяся на воде.

«На том месте, где должен был быть „Шарнхорст“, было видно лишь тусклое свечение, которое пробивалось сквозь плотное облако дыма, не пропускавшее свет осветительных снарядов и лучи прожекторов с окружавших кораблей. Поэтому

никто не видел, как именно пошел на дно корабль врага, однако почти наверняка это произошло после мощного подводного взрыва, который услышали и ощутили экипажи нескольких кораблей примерно в 19.45», — писал адмирал Брюс Фрейзер после сражения.

Однако в то время ситуация казалась более неясной, чем это следовало из отчета адмирала. В 19.51 Фрейзер просигналил всем кораблям, чтобы они покинули район сражения,

«…ЗА ИСКЛЮЧЕНИЕМ КОРАБЛЯ С ЗАПАСОМ ТОРПЕД И ЭСМИНЦА С ПРОЖЕКТОРОМ».

Пока Фрейзер, теряя терпение, ходил взад и вперед по мостику флагманского корабля, эсминец «Скорпион» подобрал тридцать уцелевших моряков, а другой эсминец — еще шестерых. Примерно через двадцать минут, в 20.16, Фрейзер все еще не имел полного представления о ситуации. Поэтому он по радио запросил «Скорпион»:

«ПРОШУ ПОДТВЕРДИТЬ, ЧТО „ШАРНХОРСТ“ ПОТОПЛЕН».

И только в 20.30 «Скорпион» ответил:

«СПАСШИЕСЯ УТВЕРЖДАЮТ, ЧТО „ШАРНХОРСТ“ ЗАТОНУЛ».

Через пять минут, в 20.35, Фрейзер радировал в Адмиралтейство:

«„ШАРНХОРСТ“ ПОТОПЛЕН».

Через час из Адмиралтейства был получен ответ:

«ВЕЛИКОЛЕПНО. ПРЕКРАСНАЯ РАБОТА».

Вскоре после этого Фрейзер приказал прекратить операцию и, дав полный ход, взял курс на Мурманск.

Вместе с «Шарнхорстом» пошло на дно несколько сот человек, а многие — более тысячи офицеров и молодых матросов — погибли в открытом море, под ударами ветра и волн. В общей сложности Кригсмарине в тот роковой декабрьский вечер потеряли у мыса Нордкап 1936 человек (точнее — 1932. — *Прим. пер.*). Через несколько дней немецкое радио заявило, что «они погибли, как настоящие моряки, во время героического сражения с превосходящими силами противника. А „Шарнхорст“ теперь

покоится на поле славы».

Сражение у мыса Нордкап оказалось поворотным пунктом войны на Севере. После этого немецкий флот уже не представлял в открытом море прямой угрозы для конвоев, следовавших в Мурманск. В конечном итоге капитальные корабли Гитлера остались без дела до конца войны, а в Атлантике больше никогда не происходило перестрелок между броненосными гигантами класса «Дюк оф Йорк» и «Шарнхорст». Заканчивалась эра линкоров. Сражение у мыса Нордкап подвело итог процесса, продолжавшегося в течение века. Когда у мыса Нордкап смолкли орудия, завершилась целая эпоха истории флота.

Заключительный рапорт адмирал Брюс Фрейзер отправил месяц спустя. В нем он сообщал, что «Шарнхорст» несомненно затонул в точке с примерными координатами 72°16′ N (северной широты), 28°41′ E (восточной долготы), т. е. на расстоянии около 80 миль от мыса Нордкап.

Эта точка в Северном Ледовитом океане стала одной из самых знаменитых в истории военно-морского флота, ее с уважением вспоминали моряки от Лабрадора до Белого моря и от Рейкьявика до мыса Рыбачьего. Координаты точки были официально признаны Британским адмиралтейством, приводились во многих учебниках, журналах и библиографических источниках. Для меня же эта точка послужила причиной полосы неудач и разочарований.

Глава 2
НЕУДАЧНАЯ ПОПЫТКА

БАНКА МЫСА НОРДКАП, ПЯТНИЦА, 24 АПРЕЛЯ 1999 ГОДА.

Видно, экспедиция была обречена с самого начала. Мы не сообразили, что заклятие на нас было наложено еще несколько дней тому назад в Хоннингсваге, где мы активно занимались испытаниями телеуправляемого аппарата (ROV — remotely operated vehicle) судна «Рисё», предназначенного для проведения подводных работ. Картины морского дна, передаваемые по кабелю в кабину управления, были вполне отчетливыми, однако на поверхности моря появилась тонкая радужная пленка масла: откуда-то вытекала гидравлическая жидкость. Следовало бы выяснить причину утечки, но я ничего не замечал — хотелось как можно скорее отправиться в плавание. Ветер, дувший накануне вечером, утих. Море успокоилось, и арктическое весеннее небо над Порсангер-фьордом переливалось оттенками голубого и золотистого цветов.

«Ну что, поехали?» — спросил Стейн Инге Риисе, аквалангист из Вардё. Он никогда не отказывался от приключений и превратил свою техническую подводную службу «Риисе» в высокопрофессиональную компанию, которая специализировалась на выполнении опасных подводных работ. В сорок лет, красивый и энергичный, он прославился на весь мир, когда осенью 1997 года с помощью «Рисё», который до переоборудования был местным паромом, действуя по заданию телевизионного канала «Англия», Канала 4 и норвежской Радиовещательной корпорации, обнаружил останки британского траулера «Гоул» на банке мыса Нордкап, на глубине 300 метров. Британское Министерство обороны считало это задачу невыполнимой.

А теперь я и мой партнер Норман поставили перед Стейном Инге и его экипажем новую и не менее опасную задачу. Сначала с помощью ROV и «Рисё» мы намеревались обследовать тросы, разбросанные на дне около останков «Гоула», а затем пройти 60 миль на восток и попытаться найти остов немецкого линкора «Шарнхорст».

Позднее, вечером того же дня, мы бросили якорь в точке, где лежал «Гоул», т. е. на расстоянии около 55 миль к северу от Нордкапа. Погода все еще была благоприятной. Мы находились в наиболее непредсказуемом районе океана в мире, но поверхность моря была спокойной, как в пруду. Баренцево море, нежившееся в

лучах полночного Солнца, напоминало огромное шелковое полотнище.

Итак, погода была на нашей стороне, но все остальное — против. Нас постоянно преследовали неприятности: возникали сбои электронного и гидравлического оборудования, причины которых Стейн Инге и его экипаж пытались устранить. Когда отказало устройство для резки тросов, я понял, что тросам придется подождать. И поэтому сейчас, поздно вечером, в пятницу, мы шли на восток, направляясь к тому месту, которое адмирал Брюс Фрейзер указал как точку гибели «Шарнхорста» и где последние свидетели — Бакхаус, Файфер, Бекхофф и другие — видели, как линкор исчез под волнами. Мы устали, были на ногах и почти не спали уже около пятидесяти часов. На глубине 300 метров нужную точку найти трудно, да и степень риска соответственно возрастает, к тому же из-за всех переживаний у меня внутри все как-то неприятно сжималось.

«Расслабься. Интуиция подсказывает, что мы найдем останки, если их координаты указаны правильно. Я чувствую это нутром», — сказал Стейн Инге, успокаивая меня. Неисправимый оптимист, он каждую возникавшую перед ним задачу воспринимал как личный вызов.

«Надеюсь, ты прав», — пробормотал я. Но я никак не мог избавиться от мыслей, все время крутившихся в голове. Была ли точка *действительно* указана правильно? А что, если мы ничего не найдем? Сколько мы можем продолжать поиски? Долго ли продержится хорошая погода?

Последнее сообщение, переданное «Шарнхорстом» «адмиралам северных морей» *(Admirals Nordmeer)* в Нарвик и группе «Норд» в Киль, было перехвачено британской радиоразведкой в 19.30 — как раз перед началом последней, решающей торпедной атаки. В нем говорилось:

> «НАПРАВЛЯЮСЬ В ТАНА-ФЬОРД. НАХОЖУСЬ В КВАДРАТЕ AC4992. СКОРОСТЬ 20 УЗЛОВ».

AC4992 — это квадрат на секретной карте Баренцева моря, подготовленной Кригсмарине. Он соответствовал координатам 71˚57′ N, 28˚30′ E. Согласно расчетам, сделанным на борту линкора, когда сражение уже вступило в заключительную фазу, корабль был на 15–20 миль южнее точки, зафиксированной англичанами. Так кто же прав — адмирал Брюс Фрейзер, находившийся на борту «Дюк оф Йорк», флагмана Флота метрополии (Home Fleet), или капитан цур зее (капитан 1-го ранга. — *Прим. пер.*) Фриц Юлиус Хинтце на «Шарнхорсте»?

Я решил довериться Фрейзеру, потому что результаты его

вычислений могли, как я полагал, подтвердить штурманы еще тринадцати кораблей союзников. Моряки Хинтце были на ногах более суток, выполняя свои обязанности в чрезвычайно тяжелых погодных условиях. Они практически не спали и дважды вступали в перестрелку с британскими крейсерами, причем однажды, в середине дня, когда, по крайней мере теоретически, было достаточно светло. Однако могли ли штурманы «Шарнхорста» так же точно определиться при прочих неблагоприятных условиях? Смогли ли бы они совершенно точно указать положение корабля во время почти трехчасовой его агонии?

Вряд ли, но все имевшиеся в моем распоряжении данные свидетельствовали, что адмирал Фрейзер вполне уверенно докладывал, что координатами точки потопления линкора были — 72°16′ N, 28°41′ E.

Я собрал и тщательно изучил рыбопромысловые карты, на которых был виден интересующий меня район начиная с 1977 года. Я тогда оказался на борту судна «Гарджиа» в качестве репортера одной из газет. В своей статье я, в частности, писал:

> «Нет более тяжкого труда, чем траловый рыболовный промысел в Баренцевом море. Чтобы убедиться в этом, достаточно взглянуть на мускулистые руки людей, занимающихся этим промыслом в здешних водах, и видеть, как сильно пьют на берегу те, у кого за плечами хотя бы несколько лет такой работы.
>
> Я знаю, что такое ярусный крючковый лов рыбы далеко в открытом море, в январе, когда ночь продолжается круглые сутки, а рыбаки падают с ног, работая по двадцать часов подряд. Видел, как ловят рыбу кошельковым неводом вблизи от берега и на далеких отмелях; участвовал в процессе ловли рыбы в тесных норвежских фьордах. Но ничто не может сравниться с траулерами… И дело не только в том, что траловые сети поднимают на борт огромное количество рыбы. Дело еще и в том, что кругом натянутые, скользкие тросы, стальные блоки и траловые доски (специальные металлические крылья на концах трала для максимального раскрытия и устойчивости. — *Прим. пер.*), завывание и лязг лебедок. Траловый лов — это, по существу, отрасль тяжелой индустрии, отправившаяся в дальнее морское плавание».

Я провел много часов в рулевой рубке «Гарджии», изучая старые карты, что побудило меня написать следующее:

> «А есть еще карты, эти путеводители по удивительным ландшафтам, скрытым под водой, замусоленные и затертые от многолетнего использования. На них наиболее богатые районы рыболовства испещрены таинственными пометками капитанов. На некоторых картах указаны места нахождения остова „Шарнхорста“ и других опасных объектов под водой, способных повредить тралы, имеются многочисленные пометки, рисунки и карандашные линии. Эти старые листы не просто фиксируют глубины и положение меридианов как результат работы гидрографов; это также итоги и хранилище практического опыта, накопленного в результате тяжкого труда».

Карты, которые я изучал сейчас, свидетельствовали о том же. Именно в той точке, которую адмирал Фрейзер указал как место потопления «Шарнхорста», к северу от подводного объекта, названного местными рыбаками «Бананом», на карте стоял угрожающий крестик: «Засоренное дно. Останки военного корабля. Ловить рыбу не рекомендуется».

Введя эти данные в спутниковую навигационную систему «Рисё», мы выбрали прямоугольную зону поиска с размерами — 7000 метров в длину и 4000 метров в ширину с центром в точке, указанной Фрейзером. После того, как «рыбину» с сонаром опустили за борт, эхолот засвидетельствовал глубину от 290 до 310 метров. При скорости буксировки 3 узла и расстоянии между опорными линиями 300 метров всю зону можно было бы покрыть с помощью сонара с боковым обзором примерно за 25–30 часов.

«Иди отдохни и постарайся поспать, — услышал я совет Стейна Инге. — Мы тебя позовем, как только остов появится на экране». Я так и сделал — пошел в каюту и лежа наблюдал, как волны плещутся у самого иллюминатора, находящегося почти на уровне ватерлинии. Но уснуть никак не мог. Я думал и вспоминал о своей мечте — найти затопленный немецкий линкор еще с тех пор, как я, мальчишка, живший в городе Хаммерфест, впервые услышал о немецкой военно-морской базе, действия которой охватывали всю территорию западного Финмарка и которая оказала такое влияние на судьбу как моих родителей, так и на мою собственную.

В то время Финмарк был границей Европы, выдвинутой на Крайний Север, как бы аванпостом у прямого выхода в безлюдные просторы Ледовитого океана. Однако во время войны и потом стало ясно, что на самом деле этот уединенный район —

перекресток, где сталкиваются жизненно важные стратегические и геополитические интересы. Глобальная демаркационная линия, разделившая воюющие стороны, проходила через Баренцево море — от побережья Финмарка на юге до кромки арктического льда на севере, что так наглядно подтвердила история «Шарнхорста». Для меня делом первостепенной важности стал поиск затопленного корабля, символизировавшего силы, под влиянием которых прошло мое детство на берегах Ледовитого океана. Я жадно искал ответы на загадочные вопросы, связанные с гибелью этого гордого корабля. Почему он затонул, хотя и считался непотопляемым? Почему сбросил скорость, когда почти ушел от преследования, которое Фрейзер уже приказал прекратить? Что было причиной последних взрывов, заставившихся вздыбиться и содрогнуться море? Что происходило с почти двумя тысячами людей, утонувших вместе с линкором?

Были и другие вопросы, не находившие ответа. Откуда англичане получили предупреждающие сигналы, благодаря которым им удалось создать идеальную ловушку? Может быть, от смелых норвежских радистов, которые, рискуя жизнью, вели наблюдение за немецкими военно-морскими базами? А может быть, правда, что, если верить официальным английским историкам, эти тайные агенты не имели никакого отношения к данным событиям? Но если это так, тогда зачем они с самого начала находились в тылу врага, несмотря на огромный риск для них самих и их семей?

Наверное, я все-таки отключился, потому что уже вечером меня разбудили: «Начинается ветер. Тебя зовут на мостик».

Судя по поведению «Рисё», что-то было неладно. Когда я лежал у себя в каюте, волны нежно убаюкивали меня. Теперь же судно рывками бросало из стороны в сторону, так что было трудно удерживать равновесие.

Оператор сонара, находившийся на мостике, не спал уже более суток. Кругом были чашки с остывшими остатками черного кофе и переполненные окурками пепельницы.

Я взглянул на рулоны с записями. «Нашли что-нибудь?» — спросил я на всякий случай, хотя ответ и так был ясен.

«Ничего, кроме канав и газовых расщелин. Дно плоское, как блин, так что спрятать нельзя даже траловую доску, не говоря уж о линкоре».

Мне стало не по себе, когда я начал изучать линии на длинных бумажных полосах. В 300 метрах под килем нашего судна простиралось дно океана, чистое, как танцплощадка, хотя и поцарапанное айсбергами, отступавшими отсюда тысячи лет тому назад. Никогда я не видел такого унылого и безжизненного дна

океана, это был просто пустырь.

«Неужели нет никаких признаков затонувшего корабля?» — спросил я.

«Нет».

«И ничего такого, что могло бы находиться вблизи от места морского сражения, — торпед, гильз и прочего?»

«Ни соринки».

«Сколько еще мы можем продолжать поиск?»

«Часа два, если повезет. По прогнозу, скоро будет шторм».

«А что на западе?»

«Посмотри, сам увидишь».

Я посмотрел. Недалеко от нас на западе были видны сотни качающихся огней. Казалось, что мы приближаемся к какому-то городу, вдруг возникшему в море. Это были сигнальные огни международного траулерного флота, который двигался к берегу, ведя поиск косяков трески, совершающей ежегодную миграцию на новые пастбища.

«Они не стали бы ловить рыбу, если бы здесь были останки такого корабля, как тот, что мы ищем. Они бы держались подальше от этого места, это точно».

Море приобрело темно-синий цвет, что не сулило ничего хорошего. Северо-западный ветер дул с неослабевающей силой, под его возрастающим и неумолимым напором скрипела и стонала лебедка сонара. Порывы ветра били по корпусу «Рисё», как паровой молот. Судно на мгновение замирало, а потом, накренившись, тяжело проваливалось вперед.

«Скоро придется поднимать сонар, — сказал оператор. — Кабели сильно натянулись и могут оборваться. И вообще, пора заканчивать».

Мы прочесали район океана площадью более 25 квадратных километров вокруг точки, указанной Фрейзером в его официальном отчете, — и ничего не нашли. Там, где должен был находиться остов стального колосса длиной 230 метров, объекта наших поисков, не было ничего, кроме голого грунта.

Шторм продолжался всю ночь, бросая из стороны в сторону «Рисё», с трудом пробивавшийся к берегу, а я лежал, вцепившись руками в койку. Я испытывал досаду и усталость и был совершенно подавлен. Ведь все было поставлено на то, чтобы сбылась юношеская мечта — найти «Шарнхорст» и распутать, наконец, клубок загадок, связанных с последним линкором Гитлера. И что же я нашел? Абсолютно ничего. Я сделал ставку и проиграл. Стейн Инге и его экипаж, конечно, были ни при чем, просто я был слишком оптимистичен, наивен и неопытен. Я забыл, как огромно Баренцево море на самом деле.

Наверху волны продолжали яростно набрасываться на корпус «Рисё». Шторм был примерно той же силы, что и бушевавший в этом районе 26 декабря 1943 года, — он превратил последний путь «Шарнхорста» в кошмар. Я испытывал грусть и разочарование, но одновременно наступало и странное чувство спокойствия. С любой точки зрения наша экспедиция закончилась провалом; но ведь в конце концов именно благодаря ей я оказался там, куда так долго стремился, — там, где произошло это ужасное сражение. Хоть на шаг, но я все же приблизился к установлению истины. Более того, я выяснил нечто чрезвычайно важное: сообщение адмирала Фрейзера было ошибочным. Сражение произошло совсем не там, где оно должно было происходить, если верить официальным отчетам и картам.

Раньше «Шарнхорст» считали «счастливым» кораблем, морской легендой; кораблем, которому удавалось ускользать от своих противников и даже обманывать их. А когда наступил конец, ведь фактически никто не видел, как затонул корабль, — за исключением молодых матросов, которым пришлось бороться за свои жизни в ледяной, покрытой пленкой нефти арктической воде.

Мы поняли, что теперь уже никто никогда не скажет точно, *где* именно все случилось. Остова корабля не было там, где он должен был находиться. «Шарнхорст» исчез навсегда.

Наступило утро, на юго-западе мы увидели силуэт мыса Нордкап — нависший над поверхностью моря почерневший, избитый штормами бастион, укрывшийся под рваными, взлохмаченными облаками. Стоявшую перед нами задачу мы решить не смогли, но я не собирался сдаваться. Сказать, что я вообще ничего не нашел, было все-таки нельзя. Я нашел цель и четко знал, что делать дальше. Следовало вернуться к исходной точке, изучить подлинные документы и побеседовать с очевидцами. Только с их помощью я мог реализовать свою мечту.

Глава 3
ВРЕМЯ МЕЧТАТЬ

НОРВЕГИЯ / ГЕРМАНИЯ, РОЖДЕСТВО 1943 ГОДА.

Многие люди жили надеждами и мечтами по мере приближения Рождества в 1943 году. В живописном небольшом поселке недалеко от Альты, на севере Норвегии, двадцатилетняя Сигрид Опгаард Расмуссен ожидала важнейшего события — рождения первенца. Все остальное казалось довольно мрачным. Шел четвертый год войны, и он не принес ничего, кроме горя и разочарований. Правда, ходили слухи, что на Восточном фронте немцы отступают, однако здесь, в западном Финмарке, до победы и освобождения было еще далеко. По территории провинции все шли немецкие войска к окопам и укреплениям, расположенным к востоку от реки Лица. Когда адмиралы Гитлера проводили артиллерийские учения, местные жители слышали во фьордах грохот тяжелых орудий.

Сигрид думала о ребенке, которому вскоре предстояло увидеть свет, а также и о том, что надо как-то продержаться. Она твердо верила, что когда-нибудь вновь наступит мирная, нормальная жизнь, о которой она мечтала и которую планировала со своим мужем Калле (Карлом).

Сигрид познакомилась с Калле летом 1942 года — это был гибкий, спортивного вида молодой человек с тонкими, выразительными чертами лица, с неизменной легкой улыбкой на губах. Тогда она проделала долгий путь от фермы, расположенной в горах, где обычно проводила лето, ей было жарко, кожа обгорела, но она совершенно не устала. Его она увидела, завернув за угол, — он сидел на ступеньках дома и уплетал сметану, поставив миску на колени. Как ни странно, она сразу почувствовала его интерес к себе, хотя причина его прихода была вполне обыденной. Он был приятелем ее брата Халвора и зашел, чтобы просто купить яиц и сметану, а не для того, чтобы увидеть ее. Сигрид вспомнила, что мать отказывалась брать у него деньги из-за малости требуемой суммы. Правда, намекнула, что будет неплохо, если он, кассир местного дорожного управления, часто разъезжавший по фьордам, будет привозить немного рыбы.

Осенью Калле все чаще приходил к ним, а в сочельник его пригласили на рождественский обед. То, что начиналось как проявление некоторого интереса к ней, постепенно перешло в пылкую любовь. Ей было весело с Калле. Он был спортивен, умен

и очень любил разыгрывать разные сцены. Глядя на него, зрители смеялись до слез.

> «Я раньше никогда не встречала такого человека. Он заводил людей, заставлял их смеяться и радоваться».

Все решилось в апреле 1943 года. Сигрид и Калле встречались регулярно и вскоре стали любовниками. Это произошло вполне естественно: им нравилось быть вместе, они полностью доверяли друг другу и строили планы на будущее. Калле имел постоянную работу и зарплату, что было немаловажно. Когда Сигрид почувствовала, что беременна, следующий шаг был очевиден. Они поехали в родной город Калле — Вадсё и там поженились. Это было 7 августа — день был торжественным и достойно увенчал замечательное лето.

> «Мы жили в доме родителей как часть большой семьи. Правда, нам принадлежала только спальня. Лето и осень того года были лучшим временем в моей жизни. Несмотря на войну и все, что она принесла, мы были счастливы и радовались совместной жизни, в материальном смысле нам ничего особенного не было нужно. Мы обсуждали следующий шаг. Калле уже поговорил со своим работодателем, и мы начали подыскивать себе собственное жилье».

Однако в ноябре безмятежной жизни пришел конец. Что-то незаметно изменилось, и у Сигрид возникло смутное чувство опасности, многое стало казаться ей очень непонятным. Калле все больше времени проводил со своим приятелем из Вадсё, которого звали Торстейн Петтерсен Рааби. Могло показаться, что Торстейн — просто большой шутник, но было в нем что-то еще. Сигрид не могла бы объяснить причину все большего беспокойства. Калле все чаще проводил вечера со своим приятелем в Кронстаде, в помещении конторы дорожного управления, похожей на казарму. Он возвращался домой поздно ночью, и от него частенько попахивало дешевым спиртным. Сигрид терялась в догадках — что же все-таки случилось? Почему муж, еще недавно такой спортивный парень, вдруг начал пить? Когда она потребовала объяснений, Калле ушел от прямого ответа. Его явно что-то тяготило.

> «Он никогда не говорил, куда идет. Я с нетерпением ждала его, всматриваясь в окно. Наверное, не стоило так себя вести, но я уже ничего не могла с собой поделать. У

> меня возникли кое-какие подозрения, но уверенности в правоте не было. Все это отрицательно сказывалось на семейной жизни, потому что исчезала открытость в наших отношениях. Я спрашивала его, в чем дело, но он просил не торопить его. Я плакала и говорила, что люди уже начинают называть его пьяницей. „Это хорошо, — сказал он. — Значит, все идет, как надо“».

До рождения ребенка оставалось всего несколько недель; ожидали, что это произойдет либо в конце текущего, либо в начале следующего года. Ребенок, рожденный в любви и при наступлении нового года, должен быть залогом лучшего будущего. Но Калле по-прежнему где-то пропадал с Торстейном. Ничего хорошего это не сулило, и Сигрид не находила места от переживаний. Казалось, война добралась и лично до них. Ей было двадцать лет, она совсем недавно вышла замуж, у нее на руках был новорожденный ребенок, но она совершенно не представляла, что будет дальше.

Примерно в 2000 километрах к югу, в промышленном городе Гисен на территории земли Гессен, в сердце Третьего гитлеровского рейха, жила еще одна молодая женщина, которая так же ждала, тосковала и надеялась. Как и Сигрид Опгаард Расмуссен, Гертруда Дамаски, жизнерадостная и беззаботная, была в расцвете юности — ей исполнилось всего восемнадцать лет. Эти девушки не подозревали о существовании друг друга. Общими же у них были молодость и опасения за судьбу возлюбленных.

У Гертруды было скромное прошлое. Ее мать умерла совсем молодой, а отец, работавший официантом, редко приходил домой рано, а в основном — поздно ночью. Чтобы заработать на жизнь, Гертруда устроилась учеником к ювелиру, который наставлял ее, как оценивать и ремонтировать часы и ювелирные изделия. Война пока обходила Гисен стороной, хотя бомбы сыпались на города Рура, расположенного чуть севернее. Подобно многим молодым женщинам, Гертруда писала письма, чтобы подбодрить неизвестных ей военнослужащих. Так она хотела уменьшить им тяготы воинской службы. Однажды, весной 1943 года, одна из подружек дала ей адрес полевой почты и попросила написать еще одно «письмо из дома».

> «Парень, которому я написала, был родом из Аннерода — деревни недалеко от Гисена. Его звали Генрих Мюльх, и ему был двадцать один год. Я написала ему только для того, чтобы немного подбодрить, считая это своим долгом».

К удивлению Гертруды, через несколько недель почтальон вручил ей ответ.

> «„Моя дорогая незнакомая девочка. Только что получил твое милое письмо, за что большое тебе спасибо. Оно доставило мне огромное удовольствие, хотя я и не знаю, кто ты такая… а если еще напишешь, обещаю ответить“. Я не представляла, где Генрих находится и в каких он войсках. Все было покрыто тайной, к тому же очень строга была цензура. У него могли быть неприятности, если бы он написал открыто. И все же мы продолжили переписку, отправляя друг другу по нескольку писем в неделю. А однажды он вдруг появился у мастерской ювелира. Оказывается, моему Генриху дали отпуск».

Простое, дружеское письмо Гертруды оказалось искрой, вызвавшей целое пламя. Они сразу же влюбились друг в друга.

> «Мы как будто были знакомы всю жизнь. Так иногда бывает. Некоторые люди сразу вызывают у вас сильное чувство, что и случилось с нами. Все произошло просто и внезапно».

Как Генрих, так и Гертруда были воспитаны строго. Поэтому, встречаясь, им приходилось быть осторожными — исключением были прогулки вечером у реки Лан. Они держали друг друга за руки, обнимались и украдкой целовались.

> «Был один из последних вечеров, который мы проводили вместе. Я спросила его, где он служит.
>
> Он сказал: „Мне запрещается об этом говорить“.
>
> Но я настаивала. „Я *должна* знать. Я должна знать, где ты находишься“.
>
> Он на мгновение задумался, а потом выпалил: „Тирпиц“.
>
> Я не поняла, о чем речь. „А Тирпиц — это где?“ — спросила я.
>
> „*Тирпиц*“ — это военный корабль, — ответил он. — Сейчас он находится далеко на севере. А я — писарь при штабе адмирала».

Всю осень страстные письма продолжали курсировать между Гисеном и Каа-фьордом в северной части Норвегии. На военно-морской базе пока все было спокойно. На флагманском корабле

шел ремонт. Многие моряки получили отпуска или были отправлены в Германию, на курсы повышения квалификации. Генрих, как один из немногих моряков, ранее обучавшихся в коммерческой школе, подал заявление в морской колледж во Франкфурте и был принят. Именно поэтому Гертруда была так счастлива и полна надежд. Она уже могла закончить обучение и поискать самостоятельную работу как ювелир в том же городе, так что они могли бы провести остаток зимы вместе. Это была бы первая зима их совместной жизни после того, как они полюбили друг друга. Оставалось только выполнить некоторые формальности. Окончательное решение надо было принимать вскоре после Нового года. Быстро приближалось Рождество, но Гертруда была согласна ждать, пока все не будет официально улажено.

> «Ты подарила мне свою красоту, любовь и веру в прекрасную будущую жизнь вместе. Я всегда буду верен тебе»,

— писал Генрих.

Между тем военные действия становились все ожесточеннее. Гертруде война казалась жестокой и бессмысленной. Она жила только мыслями о Генрихе. Проходил день за днем, однако она давно поняла и прочувствовала в глубине души, что превыше всего любовь, и только ради нее стоило жить.

Глава 4
ОПЕРАЦИЯ «ОСТФРОНТ»

«ВОЛЬФШАНЦЕ», ВОСТОЧНАЯ ПРУССИЯ, 1 ЯНВАРЯ 1943 ГОДА.

Ярость Адольфа Гитлера была беспредельна. Его тщедушное тело тряслось. Он шумно и бессвязно разглагольствовал и стучал кулаками по столу. Он встретил Новый год в хорошем настроении, несмотря на то, что из Сталинграда поступали все более мрачные сообщения — приближался полный разгром Шестой армии фон Паулюса. Высокопоставленным нацистским бонзам и высшим генералам, которые приехали в Растенбург, чтобы поздравить фюрера с Новым годом, он с воодушевлением сообщил, что их ждет приятный сюрприз. Рано утром карманный линкор «Лютцов» и тяжелый крейсер «Хиппер», в сопровождении шести эсминцев, атаковали слабо прикрытый конвой на расстоянии 50 миль к югу от острова Медвежий. В воспаленном воображении Гитлера Северная Норвегия по-прежнему представлялась местом, где решается исход войны. Он считал, что союзники откроют второй фронт именно на Севере и что именно здесь произойдет решающее сражение. Поэтому он лично следил за подготовкой операции «Регенбоген» («Радуга») и требовал, чтобы его держали в курсе всех событий.

Хорошее настроение Гитлера объяснялось полученными им сообщениями о ходе операции. Еще в 9.30 командир боевой группы вице-адмирал Оскар Кумметц доложил о том, что «вступил в бой с конвоем». Через два часа прислал новое сообщение, в котором говорилось, что вблизи от торговых судов английских крейсеров нет.

Командир подводной лодки U-354 капитан-лейтенант Карл-Хайнц Хербшлеб наблюдал за боем через перископ, арктическое небо, черное, как тушь, периодически озарялось вспышками от выстрелов тяжелых орудий. В 11.45 он дал радиограмму:

«СУДЯ ПО ТОМУ, ЧТО Я ВИЖУ, СРАЖЕНИЕ ДОСТИГЛО ПИКА. ВОКРУГ СПЛОШНОЕ ЗАРЕВО».

В ставке Гитлера «Вольфшанце» (*Wolfsschanze* — «Волчье логово»), расположенной в глубине прусских лесов, оба полученных сигнала могли истолковать только так, что Кумметц уже завершает уничтожение конвоя. Это предвещало громкую победу, о которой Гитлер намеревался сообщить немецкому

народу в ознаменование Нового года.

Однако по мере приближения ночи Гитлер начал испытывать все усиливавшуюся тревогу. Радиограмм больше не было, и казалось, что над Ледовитым океаном нависла завеса молчания. Офицер связи Кригсмарине вице-адмирал Теодор Кранке делал все, чтобы успокоить терявшего терпение фюрера.

> «Кумметц наверное объявил режим радиомолчания в эфире, чтобы не выдавать свое местоположение,

— говорил он. —

> В районе могут оказаться сильные морские соединения противника. Как только он доберется до берега и окажется в безопасности, мы наверняка получим хорошие новости».

Однако этого было недостаточно, чтобы успокоить Гитлера. Вместо того чтобы отправиться спать, он беспокойно ходил взад и вперед в своем кабинете. Рано утром агентство «Рейтер» опубликовало лаконичное заявление Адмиралтейства о том, что немецкая атака отбита, а конвой благополучно прибыл в Мурманск. Сдерживавшаяся до этого ярость Гитлера выплеснулась наружу. Он тут же сорвал злость на подвернувшемся под руку Кранке и потребовал немедленного и исчерпывающего объяснения. Он кричал, что больше не доверяет своим адмиралам и что они умышленно скрывают правду от него.

Британское сообщение об исходе боя соответствовало действительности. «Лютцов» и «Хиппер» в самом деле обнаружили конвой, однако Кумметц, вынужденный учитывать требования по соблюдению скрытности своего местоположения, действовал слишком медленно и нерешительно. Указания по проведению операции, одобренные Гитлером, запрещали ему «рисковать» эсминцами. Более того, адмирал Отто Клюбер, командовавший действиями флота на Севере, еще раз подтвердил этот приказ, прислав радиограмму непосредственно во время боя:

«НИКАКОГО НЕОПРАВДАННОГО РИСКА».

Кумметцу было далеко до Нельсона, и поэтому все приказы он выполнял буквально. Когда капитан Шербрук, командир британского отряда сопровождения, смело повел свои корабли в атаку на оба крейсера, ведя по ним сильный артиллерийский огонь, Кумметц отступил. Англичане потеряли эсминец «Акейтс» и тральщик «Брэмбл», несколько других кораблей получили

повреждения, но сам конвой проследовал дальше. И когда корабли дальнего эскорта, крейсеры «Ямайка» и «Шеффилд», наконец подошли к месту боя, немецкий эсминец «Фридрих Экбольдт» был потоплен, а «Хиппер» практически выведен из строя благодаря тому, что один из снарядов попал в машинное отделение.[4]

Наступало утро, штаб флота в Берлине несколько раз безуспешно пытался связаться с Кумметцом. Однако телетайпная связь с Каа-фьордом не работала, а атмосферные помехи препятствовали прохождению радиосигналов.

В пять часов дня Гитлер уже не мог сдерживаться. Он вызвал вице-адмирала Кранке и, будучи вне себя от ярости, заявил ему, что крупные военные корабли совершенно бесполезны. Он бушевал: с самого начала войны ничего, кроме забот и разочарования, они не принесли и, более того, стали обузой и тяжелым бременем. Он продолжал:

> «Я приказываю вам — немедленно поставить командующего флотом в известность о следующем моем решении. Капитальные корабли требуют неоправданно больших затрат людских и материальных ресурсов. Поэтому их нужно отозвать с фронта и сдать в металлолом. Орудия снять и использовать для береговой охраны».

Кранке будто громом поразило, и он решился на такой ответ:

> «В таком случае это будет самая бескровная победа из всех, когда-либо одержанных Британией на море».

Через шесть дней Гитлер подтвердил свой приказ главнокомандующему Кригсмарине гросс-адмиралу Эриху Редеру, выдав тираду, которая продолжалась целых полтора часа. Редеру тогда было 66 лет, он пользовался большим уважением и преданно служил Гитлеру с момента захвата власти диктатором в 1933 году. Фактически именно он был создателем современного Флота открытого моря Германии (такое название получил Кайзеровский военно-морской флот в 1907 г. — *Прим. пер.*). Поэтому он не собирался безропотно выслушивать такие несправедливые обвинения в свой адрес и тут же подал в отставку. В качестве возможного преемника он рекомендовал на выбор — либо одного из опытнейших высших офицеров Кригсмарине адмирала Карлса, либо харизматического командира-подводника Карла Дёница.[5]

Гитлер отдал предпочтение Дёницу, и передача дел

произошла 30 января 1943 года — незадолго то того, как Паулюс сдался со своей армией под Сталинградом. В этот день 51-летний новый гросс-адмирал принял командование военно-морским флотом Гитлера, а также и все сопутствующее этому посту. Силами СС была организована охрана его виллы в Далеме — фешенебельном пригороде Берлина; от фюрера он принял в дар 300 тысяч рейхсмарок; получил в полное распоряжение штабной «Мерседес», личный самолет и персональные вагоны *(Auerban),* в том числе вагон-ресторан и спальный вагон. У Дёница были пронзительные голубые глаза и сжатые губы — типичный образчик прусского офицера, который верил фюреру и был беспредельно предан ему. В своем первом приказе он писал:

> «Наши жизни принадлежат государству. Наша честь зиждется на выполнении своего долга и готовности воевать. Никто из нас не имеет права на собственную жизнь. Вопрос лишь в том, как именно мы выиграем войну. Мы должны стремиться к этой цели с фанатичной готовностью к самопожертвованию и решимостью».

Международный военный трибунал в Нюрнберге приговорил Дёница к десяти годам тюремного заключения, учитывая ведущую роль, которую он играл в Третьем рейхе. В результате послевоенных исследований удалось воссоздать его более полный портрет — это был умный, волевой человек и настойчивый командир, которому удалось создать и до последнего поддерживать подводный флот Германии, безгранично преданный Дёницу, несмотря на тяжелые потери. Подчиненные боготворили его. Кроме того, отбывая срок заключения, он поразил охранников тем, что обладал большим чувством юмора.

Дёниц принадлежал к тем сторонникам Гитлера, которые воздерживались от прямой критики его действий, но, несмотря на это, не боялся спорить с фюрером по вопросам, касающимся флота. Он приехал в «Вольфшанце» 26 февраля 1943 года, тщательно подготовившись к этому визиту. Он резко отрицательно относился к приказу Гитлера пустить на слом весь Флот открытого моря.

«Учитывая тяжелые бои на Восточном фронте, я считаю своим долгом применять крупные корабли, — заявил он. — Совершенно необходимо перевести „Шарнхорст“ в Северную Норвегию. Там, вместе с „Тирпицем“, „Лютцовом“ и шестью эсминцами, он образует ядро мощной боевой группы».

Гитлер не верил своим ушам. Ведь он принял решение, которому, как он считал, уже нельзя было дать обратный ход. Он был убежден, что время капитальных кораблей закончилось. Они

принесли ему только череду унизительных поражений.

Однако и Дёницу нельзя было отказать в правоте. «Боевые возможности кораблей, о которых я говорю, были сильно ограничены требованием избегать риска, — заявил он. — Винить командиров за это нельзя».

Гитлер возражал — он никогда не отдавал приказа, имеющего такой политический подтекст. «Наоборот, — сказал он, — я всегда настаивал, чтобы корабли шли в бой, как солдаты на Восточном фронте, где русские непрерывно получают поставки, в частности, благодаря последнему конвою».

«Именно поэтому корабли нужно использовать, а не выводить из строя, — возражал Дёниц. — Я прошу разрешения перевести „Шарнхорст“ на Север».

После продолжительной беседы Гитлер, наконец, сдался, хотя и оставил за собой последнее слово.

«Когда вы сможете развернуть корабли?» — спросил он.

«В течение трех ближайших месяцев».

«Но если это выльется в шесть месяцев, то вы должны будете явиться ко мне и признать, что я был прав».

Так гросс-адмирал одержал первую победу в схватке с Гитлером. Однако за это пришлось заплатить немалую цену. С этого момента он жил, постоянно испытывая незримое давление: чтобы не потерять лицо в глазах фюрера, ему нужно было во что бы то ни стало применить капитальные корабли в бою. Они как бы заключили пари между собой. Но Гитлер вполне мог и подождать, в то время как Дёницу, чтобы подтвердить свою правоту, нужно было срочно действовать. Михель Салевски, летописец высшего командования Кригсмарине, писал:

> «Линкоры, по существу, превратились в гигантские игрушки. Однако ставка была высока: речь шла о престиже».

Примерно через неделю, во второй половине дня 6 марта 1943 года, «Шарнхорст», стоявший в балтийском порту Любек, снялся с якоря и взял курс на Каттегат. Атмосфера на борту была наэлектризована. Прошло почти два года с тех пор, как линкор, вместе с однотипным кораблем («систершип») «Гнейзенау», спасался от преследования в Бресте, на территории оккупированной Франции, возвратившись из первого совместного рейда в Атлантику. После успешного прорыва через Ла-Манш в феврале 1942 года оба корабля, по существу, бездействовали, и экипажи уже устали от постоянной стоянки на якоре — сначала в Вильгельмсхафене, потом в Киле и, наконец, в Готенхафене.

Гордым лозунгом линкора было «„Шарнхорст“ всегда

впереди!», но этот лозунг лишался всякого смысла, если корабль фактически не выходил в море. При легендарном и очень популярном капитане цур зее Курте Цезаре Хоффманне, который командовал кораблем в течение трех первых лет войны, «Шарнхорст» одерживал одну победу за другой. Линкор подрывался на минах, подвергался торпедным атакам, но каждый раз, несмотря на это, продолжал нести боевую службу. «Гнейзенау» же получил серьезные повреждения и был обречен на то, чтобы навсегда остаться на стоянке в Готенхафене, а «Шарнхорст» продолжал воевать, его флаг гордо реял, и слава «счастливого корабля» продолжала расти.

Эти два корабля были спущены на воду с интервалом в два месяца, в Киле и Вильгельмсхафене, соответственно, осенью 1936 года, в присутствии Гитлера и верхушки Третьего рейха. Их назвали в честь двух прусских военных героев — генералов Герхарда Иоганна фон Шарнхорста и графа Августа фон Гнейзенау.[6] Проектное водоизмещение каждого из кораблей было равно 26 000 тоннам, но фактически полное водоизмещение составляло более 39 000 тонн. Линкоры были вооружены девятью 11-дюймовыми пушками, которые были установлены в трех трехорудийных башнях — «Антон» и «Бруно» в носовой части и «Цезарь» — в кормовой. Кроме того, было установлено восемьдесят орудий меньшего калибра — от 5,9-дюймовой пушки до 20-мм зенитных пушек, так что огневая мощь была внушительной. На броневую защиту ушло более 6000 тонн специальной стали марки Krupp KC Wotan, толщина броневого пояса составляла от 8 до 32 сантиметров. Двенадцать котлов высокого давления вырабатывали пар, приводивший в движение три турбины, каждая из которых развивала мощность свыше 50 000 лошадиных сил. Диаметр трех бронзовых гребных винтов превышал 5 метров. На ходовых испытаниях в 1939 году «Шарнхорст» развил скорость почти 32 узла.[7]

Водоизмещение, т («длинные» тонны, 1016 кг)	стандартное — 31053 полное — 37224
Длина, м	226.0 (по другим данным — 235)
Ширина по ватерлинии, м	30.0
Осадка, м	проектная — 8.9, наибольшая — 9.9
Вооружение	9 (3×3) 283-мм орудий / длина ствола 54,5 клб 12 (4×2, 4x1) 150-мм орудий / 55 14 (7×2) 105-мм / 65 орудий 16 (8×2) 37-мм / 83 зенитных автоматов (спарки) 10 одиночных 20-мм автоматов 2×3 533-мм торпедных аппаратов две катапульты, четыре гидросамолета «Арадо-196»
Мощность, тыс. л.с.	нормальная — 125, максимальная — 160
Максимальная скорость	30 узлов (по другим данным — 31,5 узла)
Запас топлива	нефти — 6108 т, дизельного топлива — 146 т, авиабензина — 26 т, резервной воды для котлов — 470 т, питьевой воды — 471 т, смазочного масла — 154 т
Дальность плавания	10 000 миль при 14 узлах (по другим данным — при 19 узлах)
Бронирование, мм	главный пояс — 350, верхний пояс — 50, нижний пояс — 105
Экипаж	офицеров — 60, прочих чинов — 1908 (1943 г.)

Тактико-технические элементы «Шарнхорста».

См. — Сулига С. В. Линкоры типа «Шарнхорст» / «Морская коллекция». — Приложение к журналу «Моделист-конструктор». — 2002. — № 1.

В ноябре 1939 года корабли-близнецы вышли в первое совместное плавание. 23 ноября они патрулировали к югу от Исландии, и вдруг впередсмотрящий заметил на горизонте шлейф дыма. Капитан цур зее Хоффманн лично забрался на фор-марс и определил, что замеченный корабль — это британский вспомогательный крейсер «Равалпинди», бывший 16 000-тонный пассажирский лайнер. Через час неравного боя «Равалпинди», охваченный пламенем от форштевня до кормы, затонул. Несмотря на сильное волнение, «Шарнхорст» подошел к двум спасательным плотикам и подобрал несколько английских моряков. На борту уже закрепили конец с третьего плотика, как вдруг с мостика поступила команда о прекращении спасательной операции. Вспоминая об этом эпизоде, Генрих Бредемайер, командир башни «С», писал:

> «По какой-то неведомой причине нам было приказано обрубить канат и уйти с этого места. Приказ надо было выполнять. Мы ничего не могли поделать — ведь приказ был отдан командующим флотилии! Матерясь, мы выполнили приказ, отданный с мостика, и обрубили канат… Этот непостижимый приказ о том,

чтобы бросить людей, находившихся на спасательном плоту, горячо обсуждался возмущенными моряками, а „Шарнхорст“ полным ходом шел в кильватере за „Гнейзенау“».

Вскоре все разъяснилось. В непосредственной близости от тонущего «Равалпинди» неожиданно появился британский крейсер «Ньюкасл». Командир немецкой флотилии вице-адмирал Маршалл не был готов вступить в бой — даже с крейсером, имевшим легкое вооружение; вместо этого он просто отступил. Таким образом, Бредемайеру и его морякам было наглядно продемонстрировано, к чему приводит робость немецкого флота, вынужденного подчиняться указаниям Гитлера. Королевские ВМС явно превосходили Кригсмарине.

В начале войны англичане располагали в общей сложности семьюдесятью тремя линкорами и крейсерами, шестью авианосцами и сотнями эсминцев и торпедных катеров, а кроме того, они имели возможность привлечь огромные ресурсы своего американского союзника. С другой стороны, германский надводный флот включал всего шестнадцать линкоров и крейсеров и тридцать четыре эсминца.

Вот почему немецким адмиралам и было предписано проявлять осторожность. Речь шла о престиже фюрера: они не должны были рисковать, какими бы ни были обстоятельства. Через двое суток после боя у берегов Исландии британский флот убедительно продемонстрировал свое превосходство, отрезав путь отступления «Шарнхорсту» и «Гнейзенау». У Фарерских островов собралась большая группировка, в которую входили линкоры, крейсеры, эсминцы и подводные лодки; на аэродромах в Шотландии несколько бомбардировщиков были готовы к взлету. Германские корабли спасло только то, что с юго-востока налетел сильнейший шторм, что и позволило им ускользнуть незамеченными через поставленный заслон. 28 ноября линкоры бросили якоря на рейде Вильгельмсхафена. Шторм нанес некоторый ущерб вооружению «Шарнхорста», но, несмотря на это, родилась легенда, что «Шарнхорст» — счастливый корабль, способный выскользнуть из любой предназначенной для него ловушки.

Затем, во время необычайно холодной зимы, корабль стоял в замерзших льдах Балтийского моря, а 9 апреля 1940 года «Шарнхорст» вновь оказался в неприятной ситуации, на этот раз у Лофотенских островов. Вместе с «Гнейзенау» линкор прикрывал высадку немецкого десанта в Нарвике, как вдруг появился британский линкор «Ринаун», вооруженный 15-дюймовыми

орудиями. Три корабля с ходу вступили в бой; этот бой, при сильном волнении и шквалистом ветре со снегом, продолжался почти два часа. В «Гнейзенау» попало три снаряда, а в «Ринаун» — два; «Шарнхорст» же остался невредим, хотя и было несколько перебоев в работе энергетической установки. Девяносто английских бомбардировщиков было поднято в воздух, чтобы перерезать пути отхода немецким кораблям, но им все же удалось уйти, и 12 апреля они благополучно вернулись в Вильгельмсхафен. Бредемайер писал:

> «На следующее утро „старик“ обратился к экипажу, стоя на высокой площадке под закопченными стволами орудий башни „С“. Он охарактеризовал общую военную обстановку, говорил о наших потерях и солдатском долге. Сказал, что мы хорошо проявили себя во время первого серьезного боя. Слушатели поняли, что дело было не в везении, а в морском профессионализме и сплоченности. Что, если бы, например, не удалось устранить неполадки энергетической системы, когда начался бой? Тогда бы мы сразу лишились одного из важнейших своих преимуществ — высокой скорости. Было ясно, что экипаж сделает все, чтобы добиться еще большей сплоченности».

Через два месяца оба корабля вновь участвовали в бою в районе Лофотенских островов. Около пяти часов вечера 7 июня они натолкнулись на авианосец «Глориес» и эсминцы сопровождения «Ардент» и «Акаста», которые возвращались в Англию после неудачной норвежской кампании. Спустя три часа все три британских корабля были потоплены, при этом погибло около 1600 человек, включая нескольких летчиков Королевских ВВС, которых эвакуировали с аэродрома в Бардуфоссе. Эсминцы сражались героически с превосходящим противником. Торпеда, выпущенная с «Акасты», ударила «Шарнхорст» в корму, прямо под башней «С»; в результате взрыва погибло 48 моряков.

Через пробоину длиной 12 метров вдоль правого борта в кормовые отсеки хлынули тысячи тонн воды. Отряд искал спасения в Тронхейме, где был проведен предварительный ремонт. Пока корабли находились в порту, а также потом, через четырнадцать дней, когда «Шарнхорст», прижимаясь к норвежскому берегу, ковылял домой, английская авиация проводила одну атаку за другой, но безуспешно. Британской подводной лодке «Клайд» повезло больше — ей удалось поразить торпедой «Гнейзенау», удар пришелся в носовую часть, со стороны правого борта. Линкор был вынужден вернуться в

Тронхейм с зияющей пробоиной; до родного порта он добрался лишь в конце июля. Всю осень оба корабля простояли в сухом доке. Так завершилось драматическое крещение огнем. Англичане имели твердое намерение отомстить, посылая одну волну самолетов за другой, однако обоим кораблям удалось выжить. А легенды, окружавшие их, продолжали распространяться: что бы ни делал противник, линкоры Гитлера всегда спасутся.

Экипажи кораблей были в приподнятом настроении. Один из лучших офицеров «Шарнхорста», высокий, стройный 35-летний фрегатен-капитан (капитан 2-го ранга) Эрнст Доминик, командовавший батареей зенитных орудий, писал в июле 1940 года своей семье в Нордхейм:

> «Сегодня меня наградили Железным крестом первого класса. За что и почему — можно рассказать в нескольких словах… Когда мы возвращались домой после трех недель пребывания в открытом море, наступил момент, который мы ждали с 1 сентября 1939 года. Это произошло 21 июня, во время самого длинного дня в году, который мог бы оказаться и последним для нас, не будь мы начеку… Англичане провели первую серьезную комбинированную атаку на наш корабль. Она продолжалась целых два часа, было видно, что англичане презирают даже собственную смерть. Мы уже выдержали несколько атак, будучи в Тронхейме, но на этот раз англичане имели твердое намерение потопить нас, не считаясь с потерями! В ярости они сбросили на нас около десяти тонн бомб — и все впустую. Ни один осколок не задел нас… Воздушный бой у Утсиры был очень тяжелым, но закончился несомненной победой немецкого линкора в схватке с противником, вылетевшим из своего осиного гнезда! И все же бог был с нами на площадках и около наших зенитных орудий… Мы, солдаты, не должны думать, что война вдруг закончится сама собой, но теперь я уверен, что мы значительно продвинулись к завоеванию победоносного мира».

В начале февраля 1941 года «Шарнхорст» и «Гнейзенау» вновь продемонстрировали блестящее мастерство, пройдя через Датский пролив между Гренландией и Исландией и прорвавшись в северную Атлантику. В течение последующих сорока семи дней оба корабля прошли около 20 000 миль — от Ньюфаундленда до островов Зеленого Мыса и обратно. Когда 22 марта они, наконец,

вернулись в Брест, на западное побережье Франции, то имели на своем счету девятнадцать потопленных транспортных судов общим водоизмещением около 100 000 тонн. Кроме того, было захвачено три танкера, которые были отправлены в Германию вместе с экипажами. Это была одна из самых продолжительных и успешных операций за время войны.

Однако чем дольше оставались «Шарнхорст» и «Гнейзенау» в Бресте, тем безнадежнее становилось их положение. Вокруг них стояли зенитные батареи, и все же они постоянно подвергались британским воздушным атакам, и было несколько попаданий в корабли.

> «Британские аэродромы находились недалеко от нас… Безо всякого предупреждения самолеты появлялись над городом, затем над гаванью, сбрасывали бомбы, на полном газу взмывали в небо и исчезали. За несколько секунд все заканчивалось. Сильные разрушения были на верфях и в городе»,

— писал Бредемайер.

Прошло десять месяцев, и командованию немецкого флота все это надоело. Ночью 12 февраля 1942 года «Шарнхорст», «Гнейзенау» и «Принц Ойген» выскользнули с мест стоянки и направились в море. Застав англичан врасплох, корабли взяли курс прямо через Ла-Манш. В сопровождении торпедных катеров, эсминцев и самолетов Люфтваффе, отряд быстро прошел мимо английской береговой охраны. Когда Королевские ВВС сообразили, что случилось, они предприняли отчаянные попытки помешать побегу, но было поздно. Через тридцать шесть часов отряд добрался до Германии, не потеряв ни одного корабля.

Прорыв через Ла-Манш был тактическим триумфом и вновь подтвердил, что «Шарнхорст» — счастливый корабль. Во время драматического побега корабль дважды подорвался на минах, одна из которых полностью вывела из строя двигатели. Фактически корабль в течение целого часа оставался совершенно неподвижным, пока проводился экстренный ремонт. И все же корабль опять выжил. «Гнейзенау» повезло меньше — линкор был вынужден отправиться в Киль и ликвидировать в доке полученные повреждения. Во время воздушного налета четырнадцать дней спустя бомба пробила верхнюю палубу и вызвала воспламенение пороха в погребе башни «А». Взрыв и последовавший затем пожар уничтожили всю носовую часть корабля. Вместе со своим близнецом «Шарнхорстом» линкор в течение двух лет участвовал в успешных плаваниях в Атлантике, но теперь его карьера завершалась. Корабль был обречен и

закончил свои дни унизительно — как блокшив в Готенхафене (Гдыня).

После триумфального возвращения Курт Цезарь Хоффманн был повышен в звании до контр-адмирала, а затем направлен в Голландию в качестве главнокомандующего флотом. 2 апреля 1942 года дела принял новый командир «Шарнхорста» капитан цур зее Фридрих Хюффмайер. Оказавшись лицом к лицу перед критически настроенным и чрезвычайно самоуверенным экипажем, он столкнулся с определенными трудностями и вскоре получил репутацию неудачника. До этого он командовал легким крейсером «Кёльн». На нижних палубах ходили слухи, что он получил повышение не потому, что обладал высоким морским мастерством, а благодаря личным связям в Берлине. Когда настало время выводить «Шарнхорст» в открытое море, новый капитан вызвал целый отряд буксиров; их оказалось так много, что они мешали друг другу. Мало того, вскоре Хюффмайер умудрился посадить на мель корабль, двигавшийся со скоростью 26 узлов. В другом случае он отправил «Шарнхорст» в док лишь для того, чтобы удалить трос, намотавшийся на винты; завершая череду неприятных случаев, во время учебного плавания в Балтийском море он столкнулся с подводной лодкой!

Однако Хюффмайер не собирался сдаваться. В промежутках между вынужденными докованиями «Шарнхорста» он реализовывал жесткую программу учений, которая включала и всесторонние испытания двух новых радарных установок корабля.

Испытания, проведенные в январе 1943 года южнее датского острова Борнхольм, показали, что носовая радарная установка «Шарнхорста» способна обнаружить цель типа эсминца на дальности от 8 до 13,2 километра. Кормовой радар обнаруживал ту же цель на дальности от 10 до 12 километров, а радиосистема предупреждения *(Funkmessbeobachter)* обеспечивала уверенный прием зондирующих импульсов радара противника на дальности до 40 километров.

Через год с небольшим после смелого прорыва через Ла-Манш «Шарнхорст» в конце концов повернул нос в сторону Севера. К этому времени как корабль, так и его моряки были полностью готовы к любым испытаниям. Даже 10-балльный шторм, прорвавшийся с юго-запада и обрушивший на корабль у берегов Норвегии порывы сильного ветра, не мог охладить их пыл. 9 марта 1943 года «Шарнхорст» был уже в безопасности, оказавшись в Боген-фьорде, около Нарвика. Первый этап плавания прошел без происшествий — англичане понятия не имели, где находится корабль.

Дёниц всегда по-отечески интересовался делами вице-

адмирала Оскара Кумметца, который благодаря своей юношеской улыбке и полным губам был очень похож на повзрослевшего херувима. Несмотря на то, что он сильно подмочил репутацию во время «новогоднего боя» у острова Медвежий, Кумметцу все же разрешили остаться командиром отряда, а впоследствии он был даже повышен в звании до полного адмирала.

13 марта он вновь поднял флаг, на этот раз на линкоре «Тирпиц». Примерно через неделю поступил приказ выйти в море под прикрытием плотного тумана. Незадолго до полуночи «Тирпиц» вышел из Вест-фьорда в сопровождении «Шарнхорста», «Лютцова», шести эсминцев и двух торпедных катеров. В 4.30 утра 24 марта над морем нависали хмурые облака, а температура воздуха была около нуля; «Шарнхорст» и «Лютцов» бросили якоря, войдя в узкий Ланг-фьорд, простиравшийся на 45 километров. «Тирпиц» же в сопровождении эсминцев продолжал движение к Каа-фьорду, представляющему собой один из рукавов Альта-фьорда (его также называют Альтен-фьордом.). Так новая и внушительно вооруженная 1-я Боевая группа благополучно добралась до своей самой северной базы, на расстоянии менее 15 часов хода до конвойных трасс в направлении на Мурманск.

Каждый день с баз, расположенных в Банаке, Бардуфоссе и Тромсё, для прочесывания океана поднимались гидросамолеты Фокке-Вульф «Кондор» и «Блом-Фосс», а для патрулирования территории к югу от острова Медвежий из баз в Хаммерфесте и Нарвике выходили подводные лодки. Западный Финмарк стал наиболее крупной и важной военно-морской базой на севере Европы. Перед ней стояла лишь одна задача, которую гросс-адмирал Дёниц в Берлине сформулировал так:

> «Во-первых, и прежде всего, мы будем воевать. Мы совершим выдающиеся подвиги, которые блестящим образом, на высоком профессиональном уровне опровергнут высказанное фюрером мнение, что надводные корабли морально устарели».

Дёниц считал, что идеальным исполнителем этой задачи мог бы стать именно Оскар Кумметц, который до сих пор не оправился от унижения, связанного с островом Медвежий. Чтобы восстановить репутацию, Кумметц был готов «драться с превосходящими силами противника, а если необходимо, то и умереть».

Примерно так размышлял Дёниц, когда в конце марта 1943 года подписывал первый приказ, касающийся северной Боевой группы. Ей было предписано, как только представится такая возможность, нанести сокрушительный удар по арктическим

конвоям, чтобы тем самым облегчить отчаянное положение немецких войск в России. Этой директиве впоследствии присвоили простое, но чрезвычайно важное кодовое название — операция «Остфронт» (*Ostfront* — Восточный фронт).

Глава 5
ЗАГАДОК СТАНОВИТСЯ ВСЕ БОЛЬШЕ

ОСЛО, ВЕСНА 1999 ГОДА.

Чем глубже я вникал в документы, относящиеся к моему делу, тем более неясными становились обстоятельства последних часов существования «Шарнхорста». Я совсем упал духом — видно, мне не было суждено найти останки корабля.

Первыми, кто собирал богатый урожай на просторах Баренцева моря и кто понял, что море неизбежно потребует высокую цену за это, были китобои шестнадцатого века. Затем появились охотники за тюленями и моржами и, наконец, в начале двадцатого века в море вышли стальные траулеры, выгребавшие своими сетями казавшиеся неисчерпаемыми запасы камбалы в Белом море. Это были добротные суда, которыми управляли смелые мореходы. И все же, несмотря на бесстрашие моряков и прочность судов, многим из них было суждено погибнуть в условиях бесконечной ночи, дрейфующих льдов и непредсказуемой погоды, найдя не отмеченные на картах могилы в океанской пучине.

Жестокие кампании с участием подводных лодок во время двух мировых войн также потребовали многочисленных жертв. Например, в один прекрасный день, 28 августа 1917 года, сигнальщик российского парохода «Марсельеза» заметил за кормой, недалеко от судна, перископ подводной лодки. Капитан приказал открыть огонь из 9-см орудия. Артиллерийская дуэль продолжалась целый час, затем возникла паника, и экипаж бросился к спасательным шлюпкам. «Марсельеза» должна была доставить в Россию 3500 тонн боеприпасов, и никому не хотелось оставаться на ее борту из-за вероятности прямого попадания снаряда, выпущенного подводной лодкой.

Противником была подводная лодка U-28, входившая в состав имперского военно-морского флота Германии. Ею командовал капитан-лейтенант Георг Шмидт, который, по словам уцелевших моряков, был неизменно вежлив, бледен, хорошо выбрит и «выполнял свою неприятную задачу по-джентльменски».

Шмидт отправил четырех механиков и призовую команду на брошенный пароход, который тщательно обыскали и нашли большие запасы продовольствия, в том числе несколько ящиков шампанского и виски. Один из механиков вернулся совершенно пьяным, он размахивал заряженным пистолетом и кричал, что перестреляет весь экипаж U-28, однако Шмидт был невозмутим.

Он лишь смеялся, пока у бедняги не подкосились ноги и он не упал на палубу. Шлюпки же направились на юг, к берегу, и в конце концов благополучно добрались до него. Пароход отбуксировали к другому призовому судну — пароходу «Отелло» и подорвали с помощью заряда динамита.

К этому времени лодка U-28 уже потопила более тридцати судов, причем десять из них — в Баренцевом море. Через пять дней жертвой U-28 пало еще одно судно, перевозившее боеприпасы, — «Оливковая ветвь» *(Olive Branch),* которое было остановлено торпедой. Экипаж тут же перебрался на две спасательные шлюпки, а Шмидт подошел вплотную, чтобы добить судно. После одного из выстрелов загорелся груз. Последовавший после этого мощный взрыв положил конец как «Оливковой ветви», так и самой U-28. Экипаж затонувшего парохода отомстил уцелевшим немцам тем, что предоставил им возможность утонуть среди обломков.

За год до этих событий британский вице-консул в Вардё, Эдвард Титерингтон, докладывал, что «целая цепь подводных лодок» блокирует «всю Арктику к северу от мыса Нордкин».

Я изучил зафиксированные места затопления данных судов. Все четыре судна — «Оливковая ветвь», U-28, «Отелло» и «Марсельеза» — затонули на удалении от 80 до 100 миль к северо-востоку от мыса Нордкап, с координатами примерно 72° северной широты и между 28 и 30° восточной долготы. Это в точности соответствовало району наших собственных поисков.

Через двадцать пять лет, уже во время Второй мировой войны, когда Дёниц вернул подводные лодки в Арктику, кровопролитие возобновилось. На территории от острова Медвежий и на восток до Кильдина одно судно за другим, разрушенное и охваченное пламенем, скрывалось под волнами, особенно во время тяжелых боев при атаках на англо-американские конвои в 1942 году. Так что воды у Нордкапа вовсе не были спокойными и дружественными; напротив, они предвещали жестокость и вселяли ужас.

По мере чтения отчетов я испытывал все большее чувство беспомощности и отчаяния. Баренцево море, особенно его участок в районе банки мыса Нордкап, в 50–100 милях от побережья, было настоящим кладбищем затонувших кораблей. Рыбацкие карты данного района были испещрены крестиками и восклицательными знаками, которые отмечали опасные места на морском дне. Было отмечено много мест, где затонули рыболовные суда. Установить же конкретно, к какому именно из них относилась пометка, не удавалось, потому что это могло быть любое из бесчисленных судов, которые пошли ко дну в условиях

непогоды или были потоплены врагом. Вывод был совершенно ясен: найти «Шарнхорст» — все равно, что попытаться найти конкретный шарик на поле для игры в гольф, к тому же на глубине 300 метров!

Глава 6
ДНИ БЕЗДЕЙСТВИЯ

ЛАНГ-ФЬОРД, ВЕСНА И ЛЕТО 1943 ГОДА.

Дёниц обещал Гитлеру через три месяца подготовить полномасштабные боевые действия против конвоев, следовавших в Россию.[8] Однако был один фактор, который гросс-адмирал не учел, а именно, то, что ему противостояли Первый морской лорд (начальник Главного морского штаба) Англии стареющий адмирал сэр Дадли Паунд и адмирал сэр Джон Тови, главнокомандующий Флотом метрополии. Еще год назад им обоим в довольно грубой форме было продемонстрировано, во что именно обходится посылка транспортных судов через Баренцево море летом, когда ночь превращается в скоротечные сумерки. В июле 1942 года немецкие самолеты и подводные лодки бесцеремонно расправились с конвоем PQ-17, так что из тридцати шести судов уцелело только двенадцать. Стало ясно, что разрешать судам выходить в плавание без эскорта, при круглосуточном солнечном свете, — это все равно что совершать «хладнокровное убийство». Но именно так все и делалось. Общие потери были ужасными: погибло 153 моряка, пошли на дно 210 бомбардировщиков, 430 танков, 3350 грузовиков и 100 тыс. тонн боеприпасов. Через двойного агента военной разведки MI5 в Исландии, зашифрованного под кличкой Паук, Паунд и Тови дали немцам знать о выходе конвоя PQ-17, намереваясь заманить в ловушку линкор «Тирпиц». План, названный операцией «Тарантул», провалился, потому что немцы на приманку не клюнули. Поэтому Паунд отдал роковой приказ конвою рассеяться, ошибочно полагая, что «Тирпиц» на него обязательно нападет. От разразившейся потом трагедии он не оправился до конца жизни.

Немцы же собирали новую и не менее мощную силу в Каа- и Ланг-фьордах — в группировку входил грозный 43 000-тонный линкор «Тирпиц» с его 15-дюймовыми орудиями, а также корабли поддержки — линейный крейсер, один карманный линкор и флотилия хорошо вооруженных эсминцев и торпедных катеров. Битва за Атлантику постепенно приближалась к кровавой развязке. В это время были интенсивно задействованы даже резервные корабли английского флота, так что у Паунда не было ресурсов для организации эскортов на Севере. Все корабли, имевшиеся в его распоряжении, использовались для защиты трансатлантических конвоев.

2 марта 1943 года восточный конвой JW-53, в состав которого входило двадцать два судна, добрался до российских вод без каких-либо потерь. Через восемь дней западный конвой RA-53 дошел до Исландии. Тридцать судов, все балластом, вышли из Кольского залива, три из них погибли в результате атаки немецких подводных лодок. Новый и полностью загруженный конвой JW-54 должен был выйти в плавание из Шотландии 27 марта.

Однако ночи в Баренцевом море опять становились все короче, а Паунд был обеспокоен рядом радиограмм, которыми, начиная с января, обменивались штаб командующего в Киле и немецкие военно-морские базы, расположенные в Северной Норвегии. Англичанам удалось взломать немецкие шифры,[9] и поэтому уже через несколько часов они могли читать радиограммы, отправленные противником. То, что они выяснили, вызывало тревогу. Несмотря на неудачу у острова Медвежий под Новый год, были явные признаки того, что Кригсмарине создают новую ударную группу. 14 марта худшие опасения офицеров английской разведки оправдались: «Тирпиц», «Шарнхорст» и «Лютцов» вновь собирались в единый кулак на Севере. Стало очевидно, что идет подготовка к возобновлению атак на конвои, идущие в Россию.

Когда через два дня в Лондоне собрался Военный комитет (оперативный) под председательством Черчилля, Паунд уже решил задержать конвой JW-54. Он вообще считал, что следует на неопределенный срок отменить проводку конвоев в Россию. Однако Черчилль был настроен более решительно, чем его адмиралы. Высказав удивление по поводу решения, принятого Паундом, он предложил выпустить конвой в качестве «приманки», способной заставить немцев выйти в открытое море, а транспортные суда в этом случае около острова Медвежий могли бы повернуть обратно. Ему даже пришла в голову идея о том, чтобы заодно отправить и авианосец, полагая, что противника следует всячески «дразнить и выводить из себя», хотя риск, связанный с отправкой авианосца, в данном случае вряд ли был оправдан.

Однако адмирал Паунд возражал.

> «Мы отправили в Россию двадцать три конвоя в условиях, которые совершенно не гарантировали безопасности»,

— сухо сказал он. Он твердо стоял на своем, несмотря на просьбу Черчилля.

Таким образом, когда «Шарнхорст» и остальные корабли

Боевой группы бросили якоря в Ланг- и Каа-фьордах в сумеречный день 24 марта 1943 года, Дёниц уже опоздал и в принципе не мог выиграть «пари», заключенное с Гитлером, потому что последний конвой прошел. Следующий мог ожидаться теперь только в ноябре, когда вновь наступит полярная ночь, а это означало, что придется отложить боевые действия на восемь долгих месяцев. Адмирал Кумметц твердо держал палец на спусковом крючке, однако никакой мишени на прицеле у него не было.

Находясь в Ланг-фьорде, капитан цур зее Фридрих Хюффмайер вовсе не хотел бездействовать только из-за того, что возникла неопределенность, связанная со следующим шагом флота. Как старший офицер он отвечал за «артиллерию, радионаблюдение и другие меры контрразведки, направленные на предотвращение возможности атаки противника и диверсий», — так он записал в своем военном дневнике 25 марта.

Место стоянки «Шарнхорста» находилось к югу от небольшого городка Сопнес, где фьорд заканчивался хорошо скрытым заливом. На юго-восток открывалась живописная долина Богнельв с густым березовым лесом и плодородными полями, на которых местное население успешно выращивало картошку. По другую сторону фьорда лежала долина Руссельв, над которой был виден пик горы Руссельвтинд высотой около 1100 метров; гора прикрывала местность с северо-запада.

Место было великолепное, но Хюффмайера никак не устраивали меры по обеспечению безопасности. Вход в фьорд прикрывала береговая батарея, но не было видно ни одного зенитного орудия и дымовых установок.

> «Фьорд совершенно не защищен от воздушной атаки»,

— писал Хюффмайер. В порядке компенсации он распорядился, чтобы собственные орудия «Шарнхорста» круглосуточно находились в состоянии готовности; кроме того, он поставил корабль поближе к противолодочным буям и сетям у маяка Эйдснес, приказав открывать огонь в случае атаки. Наконец, на берегу, в наиболее важных точках была расставлена вооруженная охрана, которая должна была вести наблюдение за обстановкой.

Выстроив 29 марта экипаж, Хюффмайер заявил:

> «Я сделаю все для того, чтобы служба (на флоте) была для вас более приятной и менее тягостной, но все равно пройти предстоящий путь будет нелегко».

Хюффмайер был прав, опасаясь возможного падения морального духа личного состава, если бездействие у гор с заснеженными вершинами окажется слишком продолжительным. Ведь это был первый выход «Шарнхорста» в море более чем за два года. В Бресте моряки десять месяцев жили, постоянно испытывая страх перед возможной атакой с воздуха, и, конечно, это время было нелегким. Однако Брест — это все-таки город с населением 80 тысяч человек, и там вполне достаточно кабаков, кинотеатров и борделей. Кроме того, на бесконечных пляжах Бретани много песка, а море кишит омарами и лангустами. Кое-кто из членов экипажа даже снимал жилье на берегу. Были созданы оркестры, шли театральные представления. Криком сезона стало ревю «От св. Павла до Шанхая», поставленное на сцене местного театра. Разразились долго не смолкавшие аплодисменты, когда Хоффманн похвалил артистов за их талант:

> «Такой спектакль могут сыграть только моряки „Шарнхорста“»!

И наоборот, месяцы, проведенные в Киле и Готенхафене после прорыва через Ла-Манш, казались нескончаемыми. Некоторые моряки были отправлены в отпуск. Оставшиеся утешали себя тем, что они, по крайней мере, находятся у себя на родине и поэтому имеют возможность повидаться с семьями и подружками.

Теперь же они оказались запрятанными в глубине Ланг-фьорда, и жизнь протекала совершенно иначе. Люди жили в этих местах с незапамятных времен. Климат был мягкий и сухой. Пляжи были усеяны стойками для вяления трески, а местность в целом славилась старинными ремеслами, особенно резьбой по дереву. Однако немецкая дорожно-строительная организация Тодта («ОТ»)[10] вскоре обнаружила еще кое-что, заслуживающее внимания. Благодаря извилистой старой проселочной дороге, проходившей через Альтейдер, оконечность фьорда представляла большой интерес с транспортной точки зрения. Те, кто хотел бы избежать длительного и небезопасного путешествия вдоль побережья, могли использовать Ланг-фьорд как кратчайший путь в южную Норвегию Имея это в виду, «ОТ», объединив усилия с норвежским управлением шоссейных дорог, построила дорогу вдоль восточного берега фьорда для переброски войск на Восточный фронт и обратно. На трассе были созданы транзитные лагеря, а по самой дороге часто ехали и моряки — в отпуск и возвращаясь обратно.

Однако, несмотря на все это, внутренняя часть фьорда по-прежнему оставалась замкнутым пространством, а расстояние до

ближайшего немецкого города составляло примерно 2000 километров. Поэтому неудивительно, что письма подолгу шли до адресатов в обоих направлениях. Те, кому повезло с отпуском, должны были сначала ехать на автобусе до Альтейдера, откуда в Нарвик регулярно ходило судно «Леванте», перевозившее войска. Затем морем или поездом через Тронхейм нужно было добраться до Осло, а оттуда — в Данию. Так что даже при большом везении путешествие продолжалось две-три недели!

> «Офицерам хорошо — они путешествуют со всеми удобствами: сел на самолет и через два дня — дома».

— Такое недовольство часто высказывали матросы.

Внутри фьорда не было совершенно ничего для нормального отдыха — ни кино, ни танцплощадок, ни кафе или ресторанов. Присутствие стоявших на якоре «Шарнхорста», «Лютцова», нескольких эсминцев и вспомогательных кораблей означало, что во фьорде было, по существу, заперто свыше пяти тысяч молодых людей, образовавших некое специфическое сообщество. Свежую рыбу можно было купить на месте, остальное продовольствие доставляло судно снабжения «Диттмаршен», нефть — танкер «Эверленд», водой и электроэнергией обеспечивали вспомогательные суда «Бреннер» и «Харль».

Двадцатилетний Гельмут Файфер впервые оказался на корабле, стоявшем на якоре вдали от Германии. Его отец, поляк по происхождению, работал в молочной инспекции в Вильгельмсхафене. Он гордился своим несколько тщедушным, но смышленым сыном, который уже в четырнадцать лет имел руководящую должность в гитлерюгенде — «гефольгшафтфюрер» *(Gefolgsschaftsführer),* командуя отрядом из 120 мальчишек — его ровесников. Всю эту юную армию, маршировавшую под патриотические песни, готовили для службы в СС, однако Гельмут предпочел пойти в Кригсмарине. Пройдя соответствующую подготовку, он стал писарем корабля и имел допуск к секретным документам. Когда «Шарнхорст» пришел в Вильгельмсхафен после прорыва через Ла-Манш в феврале 1942 года, Файфер уже был готов к прохождению действительной службы, но не успел занять полагавшееся ему место в кубрике, потому что линкор уже вышел в Киль, и, чтобы его догнать, пришлось сесть на поезд. Последующие месяцы были для Гельмута захватывающими — он привыкал к жизни на борту бронированного гиганта, личный состав которого насчитывал почти две тысячи человек. Однако ничего из того, что он осваивал сейчас, не пригодилось в грядущих испытаниях. В данный же момент, работая в машбюро, он выстукивал на пишущей

машинке:

> «Я до сих пор вспоминаю Ланг-фьорд как мирное и исключительно живописное место. Мы, рядовые матросы, не имели никаких контактов с местным населением и были как бы сами по себе. Фактически я даже не подозревал о том, что по берегам фьорда живут люди, пока один из приятелей не показал мне пимы из оленьей шкуры, которые он выменял у горы Лапп на пачку сигарет. Это поразило меня. Но Ланг-фьорд был просто одной из остановок на нашем пути. Баренцево море я помню лучше».

Офицеров и кадетов было около восьмидесяти человек, и у них был более свободный режим, они иногда общались с местными жителями, один из которых, Торвальд Томассен, вспоминает:

> «У меня сильно заболела нога — наверное, была какая-то инфекция. Наш местный врач решил подождать, пока не нарвет. Я уже не мог ходить и начал опасаться худшего. Однажды у нас оказался в гостях один из офицеров — хирург корабля. Узнав о том, что случилось с моей ногой, он осмотрел ее и предложил сделать операцию. Я согласился, он прооперировал ногу и в течение ряда недель следил за ее состоянием. Мне же стало лучше уже через несколько дней».

В это время Томассену было всего двадцать лет, и его родной дом был совсем рядом с массивными швартовными тумбами, установленными немцами на берегу у Сопнеса. Кузнец «Шарнхорста» оказывал мелкие услуги местным фермерам; население меняло рыбу на табак. Некоторые смельчаки подплывали на лодках прямо к возвышавшемуся над ними гиганту и просили разрешения подняться на борт.

> «Это было захватывающее ощущение — стоять у поручней такого корабля»,

— рассказывает Кольбьёрн Карлстрём.

И все же большинство норвежцев, видя эти грозные, серые боевые корабли у самого своего порога, воспринимали их как постоянное и невыносимое напоминание о нацистской оккупации, постепенно доводящей до нищеты страну и народ. Свобода осталась в каком-то далеком прошлом; присутствие

немцев означало, что норвежцы фактически находятся в плену, являясь узниками в своей собственной стране. Однажды немецкий охранник, возможно, по ошибке, застрелил местного учителя — в этом деле так и не разобрались, и никто не понес наказания. Этот случай наглядно показал, что в критических ситуациях местные жители, по существу, окажутся бесправными. Двум семьям, Рёдсов и Раппов, оккупанты, с которыми они сталкивались лицом к лицу ежедневно, были особенно ненавистны. 4 декабря 1942 года к ним, выбив двери пинком, ворвались немецкие солдаты, которыми командовал гауптшарфюрер СС Рудольф Иллинг. Иллинг служил в отделении гестапо в Хаммерфесте и был женат на дочери сочувствующего немцам Йоргена Сивертсена, священника, впоследствии назначенного «епископом» Северной Норвегии. Восемнадцатилетние Антон Рёде и Бьёрнан Рапп были арестованы по подозрению в шпионаже и жестоко избиты. Они были первыми из местных жителей, кто сообщал о диспозиции немецких военно-морских сил группе Сопротивления, действовавшей в соседней провинции — Тромсе. Однако в эту группу удалось внедриться Генри Оливеру Риннану (печально известный норвежский агент гестапо из Тронхейма, который был расстрелян после окончания войны), в результате чего в Тромсе и западном Финмарке было арестовано более сорока человек, в том числе и упомянутые молодые люди. В 1943 году Рёде и Рапп по-прежнему томились в ужасных условиях лагеря для военнопленных в Тромсё. «Это было тяжелым испытанием для наших семей, — рассказывает Антон Рёде. — Они думали, что больше не увидят нас».

Лишь немногие из матросов «Шарнхорста» имели представление о происходящем на берегу. Жизнь на борту протекала в соответствии с жестким распорядком, с момента побудки в шесть часов утра до подвешивания коек и команды о выключении света в десять вечера. Офицеры корабля были помешаны на чистоте и порядке. Не допускались даже малейшие отклонения от установленного порядка: все время нужно было что-нибудь драить, мыть, протирать или красить.

Изредка социальная служба нарушала монотонность этой жизни, организуя более изысканные развлечения. Однажды Йозеф Тербовен, назначенный Гитлером рейхскомиссаром Норвегии, распорядился, чтобы судно «Эммануэль Рамбур» из группы «Сила через радость» *(Kraft durch Freude)* навестило корабли, запертые в Ланг-фьорде; на его борту по два раза ежедневно показывали театрализованные представления для экипажей.

«Когда мы пришли, каждому гостю были

предложены стакан красного вина, печенье и пачка сигарет со штампом „Подарок от Тербовена“. В первой части представления были песни и музыка в исполнении пяти сестер Красного Креста и пятнадцати норвежек, которых почему-то назвали стюардессами. Во второй части три не очень молодых артистки из ночного клуба выступали под аккомпанемент секстета, когда-то игравшего в одном из второразрядных кафе Берлина. Когда все кончилось, нас отвезли обратно, на „Шарнхорст“. Многие открыто возмущались в связи с тем, что офицеры либо на всю ночь оставались на борту „Эммануэля Рамбура“, либо возвращались в свои каюты на „Шарнхорсте“ с какой-нибудь из девушек».

В остальном же почти две тысячи матросов, находившихся на борту линкора, должны были развлекать себя сами. Были созданы новые театральные труппы и оркестры. В трех кинозалах корабля крутили новые немецкие фильмы, в том числе пропагандистские, и киножурналы. Библиотека была хорошо укомплектована романами и научной фантастикой, политической литературы было мало.

Согласно британским протоколам допросов, в свободное время члены экипажа в основном играли в карты. Азартные игры вообще-то не поощрялись, но офицеры делали вид, что ничего не замечают. Гельмут Файфер был одним из лучших игроков в карты на корабле. Гельмут Бакхаус вспоминает:

> «Он был очень сообразителен. Иногда за одним столом играл в покер, а за другим, одновременно, в шахматы, переходя от стола к столу. Проигрывал он очень редко».

Для любителей спорта лучшего места, чем Ланг-фьорд, нельзя было придумать. Организация Тодта построила два причала у Сопнеса, которые назывались «Ганза» и «Блюхер». Каждый день, около двух часов пополудни, катера доставляли на берег моряков, свободных от вахты. Зимой, примерно до полшестого, можно было покататься на лыжах, а летом желающие уходили в горы, играли в футбол, собирали ягоду и грибы.

> «Катание на лыжах было фантастическим, и многие из нас неплохо освоили это дело»,

— говорит Бакхаус, который использовал любую возможность, чтобы вырваться на природу.

Однако несчастья, преследовавшие капитана цур зее Хюффмайера, не кончались. 8 апреля 1943 года «Шарнхорст» потряс взрыв, прогремевший где-то в его чреве.

> «Весь корабль содрогнулся, после чего были сильные толчки. Артиллерийский погреб башни „С“ оказался затопленным, и сначала мы подумали, что это — диверсия. Однако потом оказалось, что произошло самопроизвольное возгорание в помещении, где хранились баллоны со сжатым газом и химические вещества,

— вспоминает Файфер. —

> Ребятам, которым пришлось потом наводить порядок, досталась ужасная работа. Когда им удалось разобрать искореженные стальные листы и обломки, они обнаружили изуродованные тела семнадцати человек».

Вскоре после этого один из гидросамолетов «Арадо», находившихся на борту линкора, зацепился за провод электросети и разбился, летчик погиб. Все восемнадцать человек были похоронены с воинскими почестями на немецком кладбище в Эльвебаккене (Альта). Семьям сообщили, что они погибли в бою.

Запасы топлива для котлов «Шарнхорста» были ограниченными, и его нужно было экономить. Прошел целый месяц, прежде чем линкор вышел на первые тактические учения, которые проводились в конце апреля в Стьернсунне. Через три недели в море вышла вся Боевая группа во главе с «Тирпицем», но всего на один день. Спустя еще месяц «Шарнхорст» и «Лютцов» были переведены в Каа-фьорд, где их встретили три начальника: командующий местными операциями адмирал Оскар Кумметц, командующий операциями в Северной Норвегии контр-адмирал Отто Клюбер и командующий флотом генерал-адмирал Отто Шнивинд. Церемония встречи была весьма впечатляющей. Флотские оркестры играли марши, нацистские флаги развевались и хлопали на ветру, а позолота козырьков, обшлагов и погонов сверкала на солнце. Но все было впустую: ни воинственные выступления, ни помпезность мероприятия не могли скрыть тот факт, что все сильнее чувствуются разочарование и упадок духа, к тому же ситуацию усугубляли безрадостные новости из дома.

Подводя итоги всех этих событий, в августе Хюффмайер записал в своем дневнике:

> «Прошло уже шесть месяцев полного бездействия… Конечно, проводилась переподготовка личного состава… Были организованы соревнования по разным видам спорта, кружки по плетению корзинок для рождественских подарков детям, объясняли матросам, чем отличаются съедобные и ядовитые грибы, что вызывало заметный интерес… Однако переживания моряков только усиливались — из-за того, что они находятся в более безопасных условиях, чем их близкие, которых бомбят англичане и американцы; такие настроения были наиболее сильны среди выходцев из Рура… Все хотят, чтобы корабль наконец нанес ответный удар от имени семей моряков… Чтобы карающий меч не затупился, крайне необходимы какие-то действия».

Одним из тех, кому прошедшие шесть месяцев казались крайне утомительными, был 21-летний Генрих Мюльх из Гисена. Благодаря должности писаря в штабе адмирала он имел допуск к секретным документам. Поэтому он видел и понимал больше, чем большинство его товарищей; однако в письмах, которые он писал домой, ему следовало выражаться осторожно:

> «Я оказался здесь в начале зимы. Воздух трещал от мороза, корабль и весь фьорд были окутаны туманом, а во время снежных штормов ветер свистел в снастях и антеннах. Это было время холодов и серого неба, потом пришла весна, и корабль получил возможность изредка совершать короткие выходы в море. Мы, конечно, мечтали о настоящем, длительном плавании, тем более что находились в Атлантике, но наступил май, а вместе с ним появилась и ты — моя дорогая девочка».

Как было сказано выше, переписка между юным Мюльхом и ученицей ювелира Гертрудой Дамаски, жившей в его родном городе Гисене, началась случайно — в виде обычного письма, адресованного неизвестному моряку.

> «Одна из подружек попросила меня написать письмо. У меня не было никакой конкретной причины, чтобы его писать, я не упоминала ни о планах, ни о каких-либо желаниях; я просто считала своим долгом сделать так, чтобы кто-то из находившихся на фронте почувствовал домашнее тепло»,

— говорила Гертруда.

За первым письмом последовало много других писем. В июле 1943 года Генриху предоставили отпуск. На автобусе он доехал до Альтейдера, после чего ему предстояло совершить длительное путешествие на юг через Норвегию и Данию. Гертруда вспоминает:

> «Вдруг я обратила внимание на высокого моряка, стоявшего на противоположной стороне улицы. Ювелир сказал мне, что я должна запомнить этот день. Я в общем-то не знала, что мне делать, но парень был красивый. Меня била дрожь, атмосфера казалась наэлектризованной. Я пригласила его домой, чтобы познакомить с семьей. После этого мы старались быть вместе как можно больше».

Август оказался замечательным временем для них обоих. Они вместе проводили длинные, напоенные ароматами вечера и гуляли, держась за руки. Постепенно, в ходе нескончаемых и все более доверительных разговоров, возникло чувство взаимной любви. И, если вокруг никого не было, они украдкой целовались и прижимались друг к другу:

> «Что-то произошло между нами за эти четыре недели. Возникло ощущение интимности и нежности. Мы могли разговаривать буквально на любую тему. Я до сих пор ясно помню день, когда мы провожали его на станции. Там были также его мать и сестра. Он отвел меня в сторону и сказал: „Ты сильная. Ты не должна плакать“. Они все говорили: „Гертруда, ты сильная“. А я и *была* сильной. Я сдерживала слезы, но внутри чувствовала себя совершенно опустошенной».

После возвращения из отпуска тон писем Генриха изменился.

> «У меня тоже не было особых планов. Особых намерений тоже не было. Однако мы не рисковали и ничего не случилось! Меня никогда не смущали ни адмиралы, ни штабные офицеры, но почему я так неуверенно чувствовал себя, общаясь с твоими отцом и мачехой?.. Ты не представляешь, какой это был чудесный вечер, когда мы поцеловались в первый раз, у меня нет слов описать это волшебное ощущение… Ты принесла мне счастье, и когда мы расставались, было ужасно грустно… Я думаю о тебе, испытывая трепетное желание. Ты — моя вечная мечта».

Однако Дёниц не собирался бросать вызов Гитлеру, отправляя Боевую группу на Север для того, чтобы экипажи кораблей коротали время, занимаясь плетением корзин, собирая грибы и сочиняя романтические письма своим подружкам, оставшимся дома. Нет, корабли были направлены на Север, чтобы воевать. Гросс-адмирала спасало только то, что конвои по-прежнему не ходили. У него было непреклонное намерение добиться того, чтобы конвои, возобновившие плавание, столкнулись с Боевой группой, которая «смело и решительно» опровергнет обидные слова фюрера.

Несмотря на подобные воинственные высказывания, адмиралы, которые в марте и апреле проявляли желание «воевать, а если надо, то и умереть», уже начали сомневаться в том, что «сокрушительный удар по конвоям» вообще возможен. Успешность операции зависела от ряда критериев — прежде всего от способности Люфтваффе проводить требуемую воздушную разведку. Однако 5-й Воздушный флот *(Luftflotte 5),* отвечавший за северные территории, был существенно ослаблен. Много эскадрилий было переброшено на Восточный фронт и на Средиземное море, где происходило широкомасштабное отступление немецких войск. Опасным соперником был и рейхсмаршал Герман Геринг: он не собирался безропотно играть вторую скрипку, оказывая поддержку Кригсмарине. Напротив, Геринг хотел, чтобы его летчики играли ведущую роль. Именно они должны были уничтожать конвои, а Боевой группе хватит и эскорта.

Еще в апреле адмирал Кумметц, который должен был руководить действиями Боевой группы, поделился своими сомнениями с Дёницем. Он уже сомневался в том, что все было готово для успешной операции. «Люфтфлотте 5 до сих пор не понял, что требуется для успеха планируемых совместных действий, — сказал он. — Мне кажется, что, судя по нынешней ситуации, Люфтваффе не в состоянии создать предпосылки для успеха. Авиация не сможет ни провести нужную разведку, ни держать наготове бомбардировщики».

Так пессимистично и пораженчески говорил человек, в руках которого были жизни десяти тысяч молодых моряков Боевой группы. Какое же моральное право имели Кумметц, Клюбер и Шнивинд требовать жертв от своих подчиненных, если они сами уже не верили в возможность победы?

6 июля, в сияющий солнечный летний день, группа провела первые и оказавшиеся последними боевые учения в районе острова Сёрё. «Тирпиц», «Шарнхорст» и три эсминца были «синими» и представляли Боевую группу. «Лютцов» и пять

эсминцев были «желтыми» и играли роль противника, т. е. британский линкор класса «Кинг Джордж V» («Король Георг V») и эскорт — именно с такой группировкой было суждено встретиться «Шарнхорсту» у Нордкапа через шесть месяцев. «Синие» выдали хорошее представление и в общем справились со своими задачами. Однако сражение у Нордкапа не было военной игрой, и никаких «синих» там не было. «Шарнхорст» был там в одиночестве.

Пока гремели орудия и военная игра продолжалась по плану, на берегу происходили иные события. Капитан цур зее Хюффмайер был давно озабочен необходимостью усиления мер контрразведки. Он предупреждал об опасности действий шпионов и диверсантов. В тот момент Боевой группе еще нечего было опасаться, но вскоре ситуация существенно изменилась.

Глава 7
ЛОНДОН АКТИВИЗИРУЕТСЯ

КАА-ФЬОРД, АВГУСТ 1943 ГОДА.

Через несколько недель после военной игры, проведенной Боевой группой, некий молодой человек скатил по сходням с местного пароходика старый, дребезжащий дамский велосипед. День был ясный, солнечный, а на поросших лесами долинах зацветали картофельные поля. Молодой человек не торопясь уселся на велосипед и покатил по покатому бесщебеночному участку дороги, которую построили организация Тодта и шоссейное управление в горах до самой Альты. Дорога длиной около 100 километров тщательно охранялась; основное внимание велосипедиста привлекала панорама расположения немецких кораблей, противоторпедные сети, зенитные батареи и другие средства обороны.

Велосипедиста звали Торбьёрн Иохансен. Смелый, с головой на плечах, он был младшим сыном руководителя комиссии по электроснабжению в Тромсё; ему был двадцать один год, но он уже считался опытным членом группы Сопротивления в Северной Норвегии. Результатом его поездки должно было стать одно из ценнейших разведывательных сообщений, переданных из Норвегии в Лондон за всю войну.

Задание Иохансен получил от Эгила Линдберга — телеграфиста метеостанции в Тромсё, который тайком работал на радиопередатчике Upsilon II, спрятанном на чердаке местной больницы. Линдберг, в свою очередь, действовал по поручению британской разведки, которая начала проявлять интерес к огромной немецкой военно-морской базе, созданной в западном Финмарке.

«Смотри, Торбьёрн, — сказал Линдберг. — Это радиограмма из Лондона, — они интересуются „Тирпицем“, который стоит в Каа-фьорде. Кроме подробной схемы расположения противоторпедных сетей, им нужно, чтобы была точно измерена плотность воды вокруг корабля. Это, конечно, немало, и тебе есть, о чем подумать».

Торбьёрн Иохансен умел работать руками и имел склонность к технике, будучи студентом колледжа университета в Тронхейме; сейчас же он с удовольствием проводил летние каникулы в Тромсё. Прежде всего ему нужно было сделать устройство для забора воды — им стала бутылочка, которую он спрятал в полом комле рыболовного удилища; во-вторых, нужно

было раздобыть велосипед. Когда он в тот августовский день катил вдоль берега Ланг-фьорда, то заметил карманный линкор «Лютцов», стоявший на якоре к северу от Сопнеса, а также несколько эсминцев и корабль снабжения «Диттмаршен». Временно он устроился на работу на ферму по разведению лисиц, которая была расположена в глубине фьорда, недалеко от того места, где стояли «Тирпиц» и «Шарнхорст» на расстоянии около 200 метров друг от друга, вокруг них было видно от десяти до пятнадцати буксиров, танкеров и других вспомогательных судов.

Через несколько дней, как раз когда капитан цур зее Фридрих Хюффмайер вносил в дневник свои пессимистические записи, Торбьёрн Иохансен медленно проплывал на лодке мимо линкоров, а за ним на конце рыболовной лески тащилась не блесна, а самодельный заборник воды. Когда же он заменил его на настоящую приманку, ему повезло.

> «Он почувствовал резкий рывок и, подмотав леску, вытащил крупную угольную рыбу… Вдруг над водой послышались аплодисменты, он поднял голову и увидел немецких моряков, которые, наклонившись над поручнями, хлопали ему. Он помахал им рукой и с гордостью показал свой улов… Они были в восторге».

Через неделю Иохансен ехал по той же дороге, но в обратном направлении, он вез тайно сделанную пробу воды, а между страницами нацистской пропагандистской газеты «Фритт Фольк» *(Fritt Folk)* были спрятаны подробные наброски карт двух военно-морских баз. Карты, проба воды и сопроводительный текст — именно за этим охотились англичане; выдержки из донесения были отправлены с помощью передатчика Upsilon в Лондон во время двух продолжительных радиосеансов 16 и 21 августа. В одной из радиограмм было сказано:

> «Линкор „Шарнхорст“, который наш информатор распознал вполне определенно, стоит на якоре в Ланг-фьорде в точке с координатами 69°57′6″ N, 23°08′ E».

Далее говорилось:

> «В мае на борту произошел сильный взрыв, который хорошо слышали все, кто живет поблизости… При взрыве погибло двадцать матросов. Для изготовления гробов немцы использовали защитные щиты, принадлежащие дорожному управлению… Кроме того, в Каа-фьорде находится ремонтное судно водоизмещением

около 6000 тонн. Внешне оно похоже на транспорт, а после взрыва встало рядом с „Шарнхорстом“… 4 июля 1943 года все 15 кораблей вышли в море, потом немцы говорили, что они побывали у острова Медвежий… У „Шарнхорста“ нет постоянного места стоянки, иногда он становится на якорь в Ланг-фьорде, в других случаях — в Каа-фьорде, а также в Скилле-фьорде… В [Ланг-фьорде] … он стоял с марта по 15 июня… [Он защищен]… двойной противоторпедной сетью с шириной входа около 25 метров. Расстояние от берега до входа составляет примерно 50 метров».

За некоторыми несущественными исключениями, информация Торбьёрна Иохансена была поразительно точной. Как сказано выше, взрыв на самом деле произошел в апреле, а погибло семнадцать человек. Выход в море, упоминавшийся в донесении, относился к военной игре, проведенной Боевой группой. Наброски карт, сделанные Иохансеном, были даже подробнее, чем это показалось с первого взгляда, поскольку на них с поразительной точностью были изображены не только очертания двух фьордов, но также места стоянки немецких кораблей и расположение противоторпедных сетей.

«Это было одно из наиболее важных радиосообщений, отправленных норвежцами»,

— так сказано в официальной истории действий норвежской разведки во время Второй мировой войны. Донесение Иохансена, вместе со схемами стоянок немецких кораблей и пробой воды, курьер доставил в Швецию.

Действиями Линдберга и Иохансена руководило находившееся в Англии скандинавское отделение Тайной службы *(Secret Service),* которое в 1943 году возглавлял 46-летний лейтенант-коммандер Эрик Уэлш, химик по образованию. Грузноватый, но весьма энергичный, Уэлш с 1919 года жил в Бергене, где работал техническим управляющим компании, занимавшейся производством красок для флота. Он был женат на норвежке, которую звали Йохан Брюн Свендсен, и поэтому бегло говорил по-норвежски, хотя и с бергенским акцентом; у них было трое детей. Уэлш вернулся в Англию после вторжения немцев в Норвегию и довольно скоро стал опытным, хотя и не всегда последовательным, начальником отдела Службы тайной разведки *(SIS — Secret Intelligence Service),* причем особую ответственность он нес за операции в Норвегии.

В Норвегию за время войны было направлено свыше двухсот

агентов, и поэтому в отдел, которым руководил Уэлш, непрерывным потоком шли донесения. В действительности же агенты подчинялись не Уэлшу. Задания исходили из другого и не менее засекреченного источника, а именно — из Центра оперативной разведки *(OIC — Operational Intelligence Centre),* который был расположен в защищенном от прямого попадания бомб подвальном помещении под зданием Адмиралтейства в Лондоне.

Радиосообщения из Тромсё, в которых подробно излагались результаты наблюдений Торбьёрна Иохансена, сделанные им во время прогулок на велосипеде, попали в отдел OIC, занимавшийся немецкими надводными кораблями; отделом руководил легендарный лейтенант-коммандер Норман Деннинг. Деннинг и его подчиненные играли важную роль, определяя местоположение кораблей немецкого военно-морского флота, а также пытаясь предугадать, что предпримут в обозримом будущем немецкие адмиралы. В этой работе Деннингу неоценимую помощь оказывала богатейшая информация, получаемая от самых различных источников. Из Правительственной криптографической школы *(Government Code and Cipher School)*[11] находившейся в Блетчли-Парк, шел непрерывный поток перехваченных, а затем расшифрованных немецких радиосообщений; кроме того, отдел Уэлша пересылал результаты прямого наблюдения норвежских агентов на месте. От Королевских ВВС поступали результаты аэрофотосъемки, а от Службы безопасности *(Security Service)* — протоколы допросов немецких военнопленных.

В арктических водах было все спокойно с марта, т. е. с тех пор, как прекратились проводки конвоев в Россию. Несмотря на это, немецкие военно-морские силы сохраняли высокую степень боевой готовности и чаще, чем ранее, проводили учения. Сталин уже открыто выражал недовольство задержками в поставках, и все шло к возобновлению плавания после наступления полярной ночи осенью. В связи с этим в районах базирования немцев требовалось все больше агентов; эпизодических поездок на велосипеде уже было недостаточно.

Подготовительная работа началась. Летом 1942 года Финн Льед, курьер, который впоследствии был назначен министром промышленности Норвегии, пробирался из Швеции в Норвегию; он вез радиопередатчик, называвшийся «Лирой». Передатчик был спрятан в надежном месте до тех пор, пока 21-летнему курсанту Нильсу Хорнесу не было поручено установить передатчик поближе к стоянкам немецкого флота, который в то время находился в Нарвике. Однако прежде чем Хорнесу удалось найти

исполнителя, корабли перевели дальше к северу.

Лишь весной 1943 года, после неоднократного перепрятывания передатчика, возможность его применения представилась сама собой. С помощью нескольких посредников Хорнес в конце концов вышел на 32-летнего Рольфа Сторвика, владельца деревенского магазинчика, в котором также размещалось отделение почты, телеграфа и посылок. Магазин был расположен в районе Порсы, на берегу Варгсунна, посредине между Альтой и Хаммерфестом. Сторвик, стойкий патриот, в свое время участвовал в боях, развернувшихся в 1940 году у Нарвика. Его предки перебрались на север, когда в горах Порса вскоре после наступления нового века были обнаружены богатые залежи меди. Однако Порса — это не Клондайк, и через несколько лет, в течение которых велась интенсивная добыча меди, ее запасы истощились. Владелец прав на добычу умер, а наследники либо не могли, либо не хотели продолжать работу. В результате с 1932 года шахты были заброшены, а канатная дорога, проведенная через живописную долину Порса, постепенно приходила в негодность и ржавела.

Теперь, спустя десять лет, Порса почти полностью вымерла; только семья Сторвиков да еще десять семейств пытались как-то жить здесь. Свои надежды на будущее они связывали с электростанцией, которая начала работать недалеко от этих мест в 1940 году. Ее мощность составляла 450 кВт, и она предназначалась для обеспечения электроэнергией ближайшего города — Хаммерфеста.

В начале 1943 года Нильс Хорнес, вместе со своим связным Эмилем Самуэльсбергом, сошел в Порсе на берег с борта парохода, принадлежавшего транспортной компании Финмарка. В багаже были спрятаны передатчик «Лира», пистолет «кольт», бинокль, четыре модели немецких боевых кораблей, карта Альты и 800 крон (в 1940 году это было равно 40 фунтам стерлингов) наличными. Интересно, что думал Хорнес, когда пароход огибал мыс и стала видна кучка домов, которая называлась Порсой. Он удивлялся, как это военное начальство, находящееся в таком огромном метрополисе, как Лондон, могло быть в курсе того, что происходит на крупнейшей военно-морской базе на севере Европы, на основании информации, получаемой из такого крохотного поселения. Порса-фьорд не был фьордом в полном смысле этого слова; это был просто залив, правда, вода в нем была глубокой до самого берега. От оконечности залива шел крутой подъем, который заканчивался моренным гребнем, а отсюда начиналась долина Порса. Среди разбросанных домишек выделялась выкрашенная в белый цвет вилла, у которой были

окна со средниками и застекленная веранда, здесь когда-то сидел управляющий шахтой и любовался видом, открывавшимся за узким проливом.

Сторвик уже все подготовил. Он посвятил в свои планы одного из инженеров электростанции — 32-летнего Трюгве Дуклата, когда-то плававшего на торговом судне.

> «Мы обсуждали, где установить передатчик, и пришли к выводу, что лучше всего для этого подходит кладовая Рольфа Сторвика»,

— писал Дуклат в отчете, который он составлял в 1945 году. Поскольку Дуклат получил отдаленное представление об азбуке Морзе, когда плавал, было решено, что радистом будет именно он.

> «При любой возможности Хорнес и я осваивали азбуку Морзе. Из-за любопытства местного населения, а также из-за того, что все знали все обо всех, мы подумали, что будет лучше, если Хорнес уедет примерно через пять недель… За два дня до его отъезда, благодаря антенне, которую мы проложили в водосточном желобе, мне без особых усилий удалось связаться с Центром в Лондоне. Я сообщил им, что мы готовы к работе и что при благоприятных обстоятельствах будем сообщать о передвижениях флота в Варгсунне и в районе военно-морской базы в Альте».

В Лондоне Уэлш зафиксировал, что первый контакт с «Лирой» был установлен 2 июля 1943 года, что произошло за три дня до начала летней военной игры внушавшей страх Боевой группы в открытом море. Имея возможность беспрепятственно наблюдать за Варгсунном, при наличии контактов в Альте и Хаммерфесте, агенты теперь могли постоянно следить за выходами кораблей из базы на север.

Вскоре им удалось перенести передатчик из кладовой в виллу бывшего управляющего. Это была сложная и достаточно рискованная операция. В соседней квартире жил еще один инженер электростанции — Рольф Арнт Нюгаард. А Нюгаард был не только членом партии «Национальный союз» Квислинга и председателем совета провинции Квалсунн, он был также ярым нацистом и тайным агентом абвера — военной разведки Верховного командования вермахта *(Obercommando der Wehrmacht — OKW)*.

Глава 8
У ОСТРОВА МЕДВЕЖИЙ

БАРЕНЦЕВО МОРЕ, СЕНТЯБРЬ — ДЕКАБРЬ 1943 ГОДА.

Вряд ли где-нибудь еще в мире существует такое пустынное и безжизненное место, как район вокруг острова Медвежий. Остров, неприступная серая скала, расположенная на ничейной земле, возникает как бы ниоткуда на расстоянии 240 миль к северу от Нордкапа. Чаше всего остров окутан туманом. На избитых непрерывными ударами тяжелых волн, круто обрывающихся берегах высадка практически невозможна. На востоке находится наивысшая точка острова, удачно названная горой Страдания, отвесные склоны которой поднимаются на высоту 500 метров. Зимой этот скалистый остров скован арктическим льдом, он становится, хотя это и кажется невероятным, еще более мрачным, унылым и неприступным.

Остров Медвежий покоится на широком подводном плато. Окружающий район моря мелководен, а дно каменистое, однако к югу оно резко обрывается и достигает глубины 500 метров. Получающаяся впадина называется «Проходом», который делит Баренцево море на две части.

Всю войну конвои, организованные союзниками, бесстрашно преодолевали этот открытый участок океана, обеспечивая жизненно важные поставки в Мурманск. Здесь также постоянно патрулировали немецкие подводные лодки. Данного участка очень боялись те, кому приходилось плавать в этих местах. Немецкие моряки называли его «Адским морем» *(Hölies Meer),* а англичане — «Дьявольской танцплощадкой» *(Devil's Dance Floor).*

> «Работая там, на обледенелой крыше мира, испытываешь особый страх, сжимающий сердце. Люди испытывали сложное ощущение, вбирающее в себя страх перед темной и безжизненной водой, которая замораживала упавшего в нее человека; страх перед переменчивой погодой; страх перед возможным нападением противника с моря или с воздуха; наконец, хотя и не в последнюю очередь, ноющее чувство недоверия к самим загадочным русским».

Уинстон Черчилль несомненно был одним из самых бескомпромиссных антикоммунистов двадцатого столетия. Однако он также был прагматиком и сторонником реалистичной

политики. Уже вечером 22 июня 1941 года, когда Гитлер двинул свои войска на Советский Союз, выступая по радио, Черчилль обещал Сталину оказать широкую поддержку, однако сразу дал понять, что его щедрость отнюдь не означает любви к большевикам. Он сказал:

> «Нацистскому режиму присущи худшие черты коммунизма… По своей жестокости и яростной агрессивности он превосходит все формы человеческой испорченности. За последние двадцать пять лет никто не был более последовательным противником коммунизма, чем я».

Однако, выпустив такой залп, он сменил тон.

> «Но все это бледнеет перед развертывающимся сейчас зрелищем. Прошлое с его преступлениями, безумствами и трагедиями исчезает. Я вижу русских солдат, стоящих на пороге своей родной земли, охраняющих поля, которые их отцы обрабатывали с незапамятных времен… Я вижу также серую вымуштрованную послушную массу свирепой гуннской солдатни, надвигающейся подобно тучам ползущей саранчи».

Продолжая, он сказал, что вторжение Германии в Россию — «это лишь прелюдия к попытке вторжения на Британские острова».

> «Поэтому опасность, угрожающая России, — это опасность, грозящая нам и Соединенным Штатам, точно так же как дело каждого русского, сражающегося за свой очаг и дом, — это дело свободных людей и свободных народов во всех уголках земного шара».[12]

Черчилль понимал, что и Британия заинтересована в том, чтобы Советский Союз смог противостоять нападению немцев. Поэтому, заручившись поддержкой Рузвельта, он предложил Сталину неограниченную материальную помощь на весьма благоприятных финансовых условиях. Прежде всего речь шла о грузовиках, самолетах и других материально-технических средствах — на общую сумму 1 миллиард долларов, за что нужно было расплачиваться золотом и серебром. Его личный секретарь сэр Джон Колвилл записал, что когда Черчилля ругали за резкое изменение взглядов, он отвечал:

«Если бы Гитлер вторгся в ад, то [я] был бы благосклонен к дьяволу».

Первый регулярный конвой, в состав которого входило десять транспортных судов, дошел до Мурманска в сентябре 1941 года, причем без потерь. В период до Рождества в прямом и обратном направлениях прошло еще семь конвоев, было потеряно одно судно, торпедированное у острова Медвежий. Однако потери 1942 года были более тяжелыми: до конца этого года пошли на дно шестьдесят судов. И все же через Баренцево море в Россию было доставлено 1,35 миллиона тонн грузов.

Теперь же шла осень 1943 года, с марта конвои были отменены, и Сталин начинал терять терпение. Отношения между Советским Союзом и Великобританией никогда не отличались особой теплотой — ни на высших уровнях власти, ни на уровне населения в целом. Моряки, оказавшиеся в замкнутом пространстве бухты Ваенга (ныне Североморск. — *Прим. пер.*), были обречены на то, чтобы неделями ждать принятия их ценного груза, жаловались на ужасные бытовые условия, а также на некомпетентность, подозрительность и высокомерие местных партийных руководителей. Контингент Королевских ВМС в составе 170 офицеров и матросов вел казавшуюся безнадежной борьбу с большевистской бюрократией. Английские моряки имели слабое представление о том, что совсем недавно в России существовал отсталый, фактически феодальный строй; что эту страну истерзала кровавая революция, а потом она подверглась принудительной индустриализации, проводившейся в обстановке безжалостного террора. В результате жестокого нападения Гитлера страдания страны драматически возросли, и уже миллионы русских погибли в боях. С 1941 года Мурманск был в осаде и в результате почти ежедневных бомбардировок от него теперь оставались только развалины. Поэтому многим русским постоянные жалобы англичан казались следствием непонимания обстановки и заносчивости. Ситуация усугублялась еще и тем, что именно в Мурманске и Архангельске, всего около двадцати лет назад, высадились английские войска, чтобы участвовать в Гражданской войне на стороне белых. Этот исторический факт помнили почти все русские.

Союзникам же было трудно согласиться с таким отношением со стороны русских. К тому времени ситуация изменилась, и войска нацистской Германии отступали на всех фронтах. За победой союзников в Северной Африке зимой 1943 года последовала высадка в Италии, и все это непосредственно повлияло на ход войны на Севере. Люфтфлотте 5 был вынужден

отозвать часть своих лучших и наиболее опытных эскадрилий из Финмарка, чтобы помочь немецким войскам в Южной Европе. На Восточном фронте Советская Армия одержала решающие победы под Курском, Орлом и Харьковом. Вермахт отступал на всем пространстве от Москвы на севере до Черного моря на юге; на Германию бомбы сыпались днем и ночью, и город за городом превращался в руины. Операция «Оверлорд». ставившая целью вторжение в оккупированную Европу, была намечена на 1944 год; в этом случае возникал Второй фронт, на открытии которого давно настаивал Сталин.

В сентябре 1943 года Черчилль решил, что настало время оказать давление на русского диктатора — до возобновления проводки конвоев. Он хотел покончить с бесконечными мелочными придирками, из-за которых жизнь моряков торговых судов и военных кораблей, сидевших в Мурманске, как в клетке, была просто невыносимой. Перечень претензий был достаточно большой: ограничения на свободу передвижения, досмотр личных вещей; горы бумаг, сопровождавших выдачу паспортов и виз, а также требование, чтобы письма подвергались цензуре в Москве. Сами по себе эти неудобства могли показаться несущественными, однако для людей, задачей которых была проводка конвоев, такие досадные неудобства были реальностью повседневной жизни. Мало того, ожидая, когда в порту Экономия на Белом море будет сформирован конвой в обратном направлении, боцман и кок торгового судна «Довер-Хилл» ввязались в драку. Приняв чрезмерную дозу горячительного — водки, единственного продукта, которого было в избытке, двое местных жителей задали англичанам самый больной вопрос — когда все-таки произойдет долгожданная высадка в Европе. Они тем самым как бы намекали на то, что англичане предают своих союзников. Начавшийся «обмен мнениями» закончился всеобщей дракой. Один из русских оказался членом партии, и местные власти были в ярости. Оба английских моряка были арестованы и приговорены к разным срокам заключения, в зависимости от степени нанесенного оскорбления, — четыре года и семь лет, соответственно. Известие о скандале дошло до ушей обитателей Даунинг-стрит. Черчилль был в бешенстве и отказывался посылать конвои до освобождения обоих моряков; и вообще он требовал от русских более гуманного отношения.

Инцидент сопровождался дипломатической перебранкой до тех пор, пока министр иностранных дел Иден не встретился с Молотовым, и им удалось уладить дело. 1 октября 1943 года Черчилль объявил о том, что запрет отменен и что очередной конвой, состоящий из тридцати пяти судов, выйдет из

шотландского порта 15 ноября. После этого, сказал он, поставки будут происходить ежемесячно, вплоть до февраля 1944 года. В результате в общей сложности около 140 судов должны были поставить 1 миллион тонн танков, истребителей, грузовиков, тяжелых артиллерийских орудий, боеприпасов, одежды, медикаментов, каучука, жести, меди и другого сырья.

Обещание Черчилля дало бы в конечном итоге гросс-адмиралу Дёницу долгожданный шанс показать, на что способна Боевая группа. Однако моральный дух моряков, запертых в Ланг- и Каа-фьордах, был подорван длительным пребыванием в тылу и находился на довольно низком уровне.

В начале сентября адмирал Отто Кумметц повел «Тирпиц», «Шарнхорст» и эскорт из эсминцев к Шпицбергену и вернулся с триумфом. В результате обстрела из тяжелых орудий, продолжавшегося несколько часов, Лонгйир и Баренцбург были превращены в руины. Шестеро норвежцев погибло, тридцать восемь были взяты в плен. Остальная часть гарнизона, около 150 человек, спаслась, уйдя в горы. Немецкая пропагандистская машина объявила о безоговорочной победе, однако на самом деле все было иначе. С военной точки зрения не было никакого смысла тратить боеприпасы на уничтожение шлаковых конвейеров, покосившихся домишек и складов. Истинной целью рейда было поднять дух личного состава и поддержать самолюбие Гитлера.

Судя по записям, сделанным в дневниках на борту кораблей, первая цель была успешно достигнута.

> «Поход вызвал большое удовлетворение у моряков. Корабль как бы облегченно вздохнул… Моряки почувствовали, что им, наконец, было дано задание, которое имело какой-то смысл… особенно с учетом того, что происходило со стариками, женщинами и детьми в Германии… Этими настроениями необходимо воспользоваться… до того, как из-за полярной ночи боевые действия станут невозможными»,

— писал Хюффмайер, находясь на борту «Шарнхорста».

Командующий 4-й флотилией эсминцев капитан цур зее Рольф Иоханесон был настроен не менее оптимистично:

> «Люди прошли крещение огнем. Этот успешный поход сплотил их в ходе решения обшей боевой задачи… Их уверенность в себе возросла, и они готовы к решению новых задач».

Никто из офицеров между тем не отметил, что бой породил

скорее чувство горечи, чем радость на борту тех кораблей, которые участвовали в набеге. Когда на берег Шпицбергена был отправлен десантный отряд, нервы одного из моряков эсминца сдали, и он спрятался вместо того, чтобы присоединиться к отряду. С этим мириться было нельзя. На заключительном заседании трибунала несчастный моряк был приговорен к смертной казни и расстрелян прямо на квартердеке «Шарнхорста» в присутствии всего экипажа.

За бравадой скрывались и другие, более существенные реалии. Как «Тирпиц», так и карманный линкор «Лютцов» существовали как бы в одолженном времени. Они уже давно должны были быть поставлены в док для переоборудования и ремонта в Германии, и было принято решение, что «Лютцов» отправится домой 23 сентября. Но что произойдет с Боевой группой, если следом пойдет и «Тирпиц»? Тогда для нанесения «сокрушительного удара» по конвою, обещанного Дёницем Гитлеру, остается один «Шарнхорст». Мало кто мог рассчитывать на успех в этом случае.

Флотское начальство взвешивало все «за» и «против» в этой ситуации до тех пор, пока англичане не приняли решение за него. Рано утром 22 сентября 1943 года сигнальщики «Тирпица» заметили у бортов корабля два объекта, напоминавшие небольшие подводные лодки. Артиллеристы, которым удалось направить орудия вниз под достаточно большим углом, открыли огонь, были предприняты отчаянные попытки вывести стальной гигант из опасной зоны. Но все было тщетно. В 10.12 под килем корабля взорвались два мощных заряда.

> «Два взрыва слева по борту с интервалом в 1/10 секунды. Корабль сильно трясет в вертикальном направлении и крутит между якорями то в одну, то в другую сторону»,

— такая лаконичная запись появилась в одном из дневников.

В действительности взрывы явились результатом одной из самых дерзких и успешных диверсий за время войны — атаки двух сверхмалых подводных лодок *(midget submarines)* — X6 и X7. Шесть таких лодок отбуксировали из Шотландии, потеряв две из них по дороге; лодки вывели в точку на некотором удалении от места стоянки «Тирпица». После героической борьбы двум из четырех оставшихся лодок удалось прорваться сквозь противолодочные сети и установить 8-тонные заряды из аматола под днищем линкора — вполне возможно, что помогли наброски карт и донесение, отправленные в Лондон после августовской поездки на велосипеде Торбьёрна Иохансена. «Тирпиц» остался на

плаву, но был нанесен серьезный ущерб корпусу, энергетической установке и орудиям. Повреждения были настолько серьезными, что исключалась всякая надежда на то, что корабль сможет вернуться в Германию для ремонта; вместо этого были затребованы необходимые материально-технические средства и ремонтники, чтобы устранить повреждения прямо на месте. Таким образом, примерно в течение шести ближайших месяцев «Тирпиц» уже не мог участвовать в боевых действиях.[13]

Генрих Мюльх об этом инциденте не упоминал в письме, отправленном Гертруде после взрыва, — не говоря уж о том, что все фотоаппараты были конфискованы. Он также написал, что треть экипажа отправлена в отпуск. К его разочарованию, он не оказался среди этих счастливцев, однако сообщал, что скоро и ему представится такая возможность.

> «Это был лучший праздник в моей жизни… и это во многом благодаря тебе. Так что тебе не нужно беспокоиться. Как только смогу, я приеду опять… Если же отпуск домой окажется по каким-либо причинам невозможным, нам останется только ждать. Тебе — и мне».

В другой раз он писал:

> «Сейчас поздний вечер, и я запер все ящики стола, чтобы не видеть никаких бумаг, напоминающих о войне. Снаружи так темно, что почти ничего не видно. С обеих сторон возвышаются темные и грозные горы, а над ними нависает закрытое облаками синевато-серое небо. Тут темнеет уже в пять часов вечера, и окружающая местность становится невидимой. В сумраке вечера море перестает блестеть. Трудно даже разобрать очертания крупных валунов на берегу. Море и небо сливаются воедино, так что видны только переменчивые оттенки серого цвета. Звезды светят совсем не так, как дома. Но если в облаках появляется разрыв, то высоко в небе можно увидеть северное сияние, которое напоминает колеблющееся покрывало. Деревья давно сбросили листья под напором осенних штормов, которые хлестали по фьорду. Вся зелень лета исчезла, и основной чертой ландшафта являются теперь эти мрачные горы… Судьбе угодно, чтобы мы больше не встретились в этом году. Однако жизнь продолжается, и после декабря всегда в конце концов наступает май. И тогда мы опять сможем подумать о празднике… А пока что ты должна помнить,

что все время являешься для меня прекрасным источником радости, приносишь прежде всего чувство огромной любви и товарищества. Ты дала мне веру в прекрасное будущее, которое мы проживем вместе».

Фридриху Хюффмайеру, наконец, повезло. Вечером, накануне атаки лодок-малюток, он вывел «Шарнхорст» в Альта-фьорд, чтобы на следующий день провести артиллерийские учения. После нападения на «Тирпица» он быстро вернулся в надежное лоно Ланг-фьорда, после чего немедленно предпринял жесткие меры по обеспечению безопасности. А через три недели попрощался с «Шарнхорстом». Члены экипажа давно подозревали, что их капитан уговорил Дёница отправить линкор на Север только потому, что больше всего на свете он хотел получить Рыцарский крест. Так это было или нет на самом деле, но надежды Хюффмайера были перечеркнуты, потому что он получил звание контр-адмирала и был направлен на штабную работу в Берлине. 14 октября он приветствовал своего преемника — капитана цур зее Юлиуса Хинтце. Хинтце, которому был сорок один год, родился и вырос под Гамбургом. Будучи сыном мельника, он тем не менее всю жизнь мечтал о том, чтобы стать военным моряком.

«Это был приветливый, жизнерадостный и тактичный человек, с большим чувством юмора,

— вспоминает его племянница и крестница фрау Карин Вольтерсдорф. —

Еще ребенком он мечтал о морской жизни. Стены его спальни были обклеены изображениями кораблей. Он даже на рождественскую елку вешал модели фрегатов имперского военно-морского флота!»

Осенью 1918 года Хинтце поступил в Имперское кадетское училище, однако Первая мировая война закончилась до завершения курса обучения. Германия проиграла войну и была вынуждена подписать унизительный мирный договор. Будущее не сулило карьеры морского офицера, и поэтому 17-летний Хинтце с большой неохотой занялся банковским делом.

«Однако сухопутный образ жизни был не для него. При первой же возможности, которая представилась в 1920 году, он подал заявление о поступлении на новый военно-морской немецкий флот, который только начал

возрождаться. Он был твердо намерен осуществить свою детскую мечту и стать моряком».

Вплоть до середины 30-х годов, когда Гитлер разорвал Версальский договор, на военный флот было наложено много жестких ограничений. Кораблей было мало, к тому же все они были устаревшими, так что перспектива карьеры была далеко не блестящей. Однако Хинтце жадно хватался за каждую представившуюся возможность — он прошел курс подготовки в морском училище *(Marineschule Flensburg-Mürwik),* затем, уже во время флотской службы, в 1920 году плавал на тральщиках, торпедных катерах и старых легких крейсерах «Аркона» и «Амазон», которые были построены еще до начала века и которые победители великодушно разрешили Германии сохранить. Первая возможность плавать на одном из новых кораблей представилась в 1932 году, когда Хинтце получил звание капитана-лейтенанта и был назначен командиром торпедной части 6000-тонного крейсера «Кёльн», спущенного на воду три года тому назад. Его последующие назначения были так или иначе связаны с сушей вплоть до 1938 года, когда он оказался на борту крейсера «Эмден» в качестве его капитана и штурмана. Через несколько месяцев, после обучения на курсах штабных офицеров в 1939 году, он был назначен штурманом новейшего тяжелого крейсера «Адмирал Хиппер» (водоизмещением 18 000 тонн), который был вооружен восемью 8-дюймовыми орудиями и развивал скорость до 33 узлов.

«Мой крестный очень любил семью,

— говорит фрау Вольтерсдорф. —

Он часто навещал мою мать и свою сестру, и я помню, как мы гордились им и радовались его [успехам] в карьере».

В звании фрегатен-капитана (капитана 2 ранга), начиная с 1940 года, Хинтце плавал по всем морям от Шпицбергена на севере и до Африки на юге, выполняя обязанности штурмана у двух капитанов — сначала у капитана цур зее Германа Хейе, а затем — у капитана цур зее Вильгельма Майзеля. Он получил опыт плавания в условиях свирепых ветров в Норвежском море, а также штормов и обледенения в Датском проливе. Крещение огнем произошло у норвежских берегов, во время немецкого нападения на Тронхейм 9 апреля 1940 года; в этот день «Хиппер» потопил английский эсминец «Глоууорм», который в ходе

короткого и кровопролитного боя пытался протаранить крейсер. В декабре 1940 года Хинтце вновь оказался в центре событий, когда его корабль вступил в бой с британским крейсером «Бервик», что произошло во время первого выхода «Хиппера» в Атлантику. Немецкий крейсер получил повреждения, а корабль союзников затонул. Следующий рейд, который был предпринят в феврале 1941 года, оказался более успешным. Недалеко от Мадейры «Хиппер» натолкнулся на конвой, который шел без прикрытия; вскоре семь транспортов были пущены на дно, а еще три получили серьезные повреждения. Затем семь месяцев продолжалось докование в Германии, и лишь после этого Хинтце вновь вернулся в Арктику. «Хиппер» был в составе отряда, который в июле 1942 года вышел из Альта-фьорда для того, чтобы атаковать конвой PQ-17, однако атака не состоялась, потому что флотилия была отозвана обратно. В конце лета 1942 года Хинтце был повышен в звании и стал капитаном цур зее, его назначили командиром Экспериментальной торпедной базы в Эккерн-фьорде, недалеко от Киля; теперь у него за плечами были три драматичных года, заполненных захватывающими событиями. Они дали ему богатый опыт боевой службы на крупных кораблях, а это означало, что его временное пребывание в Эккерн-фьорде было лишь промежуточной остановкой. Осенью 1943 года Хинтце узнал, что назначен капитаном линкора «Шарнхорст»; он не сомневался, что на это назначение благословили его прежние командиры на «Хиппере» Хейе и Майзель; оба в настоящее время были произведены в адмиралы и направлялись на ответственную штабную работу. Хейе стал начальником штаба группы «Норд» в Киле, а Майзель — начальником штаба Главного командования Кригсмарине *(Oberkommando der Kriegsmarine — OKM)* в Берлине.

После этого назначения мечта всей жизни Хинтце осуществилась полностью. Вспоминая прошлое, Карин Вольтерсдорф рассказывает:

> «Для него было большим счастьем — командовать одним из самых крупных и лучших кораблей военно-морского флота. Но он прекрасно понимал, что это — нелегкая задача, потому что знал о комплексе неполноценности Германии как морской державы и хорошо представлял трудности, связанные с его новой работой. Перед отъездом на Север он приехал к нам. Был холодный день октября 1943 года. Обычно наши встречи бывали веселыми и теплыми, но на этот раз мы прощались с ним, испытывая глубокую грусть. Мой крестный хорошо представлял, что его ждет, и это его

совершенно не радовало».

Всего через три недели после прибытия Хинтце на военно-морскую базу в Альте произошло новое и очень неожиданное изменение в командном составе. Когда адмирал Оскар Кумметц обещал «воевать… и, если понадобится, то и умереть», ему разрешили вновь занять пост командующего эскадрой. Его деятельность в Норвегии, однако, была отнюдь не благополучной. Будучи командиром отряда, получившего задание оккупировать Осло в ночь с 8 на 9 апреля 1940 года, он умудрился утопить свой корабль «Блюхер» и с большим трудом спас себе жизнь, добравшись до берега каменистого островка в Осло-фьорде. Канун нового, 1942 года также был днем, который он хотел бы забыть. Теперь же, спустя восемь бездарно проведенных в Арктике месяцев, он просился в отпуск по состоянию здоровья, который и был ему предоставлен, а его обязанности исполнял контр-адмирал Эрих Бей — один из опытнейших капитанов эсминцев.

Потом прошел слух, что отпуск Кумметцу продлен, и это вызвало среди офицеров некоторое недовольство; особенно был недоволен напористый 43-летний командир 4-й флотилии капитан цур зее Рольф Иоханесон, которому впоследствии, в 1958 году, было суждено получить звание контр-адмирала и быть назначенным главнокомандующим Бундесмарине Западной Германии. Как и Кумметц, Иоханесон был морским офицером-ветераном, у которого за плечами была долгая и разнообразная по характеру служба, начавшаяся в 1918 году. За успехи, достигнутые в то время, когда он командовал бывшим греческим эсминцем «Гермес» в Средиземном море, в 1942 году его наградили престижным Рыцарским крестом. Спустя много лет Иоханесон писал:

> «В сентябре 1943 года в Альте ходили слухи, что командующий Боевой группой не намерен проводить здесь зиму, в условиях нескончаемой ночи, а вместо этого на неопределенное время собирается продлить свой отпуск. Мне казалось невероятным, что он может бросить эскадру и превратить свой флаг в ничего не значащий символ. Поэтому я пригласил его на ужин на свой корабль и попытался с помощью своего помощника уговорить его остаться — но тщетно».

Свое разочарование Иоханесон выразил в дневнике следующим образом:

> «Общее впечатление: эта плановая „замена

командира“ очень напоминает то, что произошло 21 октября 1939 года».

Он имел в виду тот день, когда гросс-адмирал Редер отстранил от своих обязанностей Германа Боэма и других высших офицеров, в том числе и Кумметца. Когда Кумметц попросил Иоханесона вычеркнуть эту фразу, он отказался:

> «Мне казалось, что я лишь констатирую факт, который скрывать бессмысленно. С другой стороны, важно намекнуть высшему морскому командованию о настроениях на фронте».

Реакции пришлось ждать недолго. Когда копия дневника попала в руки командующего группой «Норд» в Киле генерал-адмирала Шнивинда, тот холодно заметил:

> «Рассматриваю это замечание… как чрезвычайно недостойную критику решений, принимаемых на высшем уровне. Считаю замечание совершенно неуместным и рекомендую командующему флотилией обратить на него внимание».

После этого недовольное ворчание прекратилось, и 9 ноября 1943 года Кумметц покинул Альту. В его прощальном обращении говорилось:

> «Начиная с сегодняшнего дня, я передаю ответственность за Боевую группу в руки контр-адмирала Бея на тот срок, пока буду находиться в отпуске и в распоряжении главнокомандующего флотом. Оглядываясь назад, я могу лишь сожалеть, что тем высоким надеждам, которые мы связывали с Боевой группой, когда я вернулся на Север в марте 1943 года, не было суждено сбыться в полной мере. Однако вполне возможно, что само присутствие Боевой группы исключило необходимость атаковать конвои, поскольку наш противник не желал или не мог отправлять эскорты, что как раз и было обусловлено нашим присутствием».

В заключение он писал:

> «Мне бы хотелось также выразить надежду, что намерение применять надводные корабли против врага проявится и в том, что те корабли, которые в настоящее время используются как учебные, и/или корабли,

выведенные из строя, также будут направлены на Север и присоединены к Боевой группе. Это значительно усилило бы ее [группы] мощь к моему возвращению. Необходимо также, чтобы ремонтные работы на флагмане „Тирпице“ завершились до 15.3.44. Без этого корабля Боевая группа не будет представлять реальной силы».

Никто не осмеливался говорить об этом открыто, но каждому было ясно, что имел в виду Кумметц. Он шел в отпуск лишь потому, что не верил в возможность боевых действий до тех пор, пока не будет отремонтирован «Тирпиц», т. е. не раньше зимы 1944 года. Таким образом, Бей и Хинтце фактически оказались как бы в роли чернорабочих и были обречены на то, чтобы заниматься ремонтом во время полярной зимы и ждать возвращения Кумметца.

Осенью 1943 года единственными немецкими соединениями, которые продолжали боевые действия в Баренцевом море, были подводные лодки. Под общим руководством Дёница в течение всего 1943 года происходило постепенное расширение сети баз в северной Норвегии. Уже 18 января была введена новая должность — командующего всеми операциями подводных лодок в Арктике. Новый командующий *(Fürer der Unterseeboote Norwegen — FdU Norwegen)* организовал свой штаб на борту бывшей яхты Гитлера «Грилле», которая стояла в гавани Нарвика рядом с конфискованным норвежским туристским судном «Стелла Поларис»; было также несколько танкеров и вспомогательных судов. Командиром новой флотилии подводных лодок был назначен весьма опытный и многосторонний торпедист, 44-летний капитан цур зее Рудольф Петерс. Ранее он был заместителем командира линкора «Гнейзенау» и командиром 21-й флотилии подводных лодок, базировавшейся на Балтике, в Мемеле, где будущие капитаны подводных лодок проходили подготовку по артиллерийскому делу. Несмотря на неоспоримые достоинства Петерса, его поддерживали не все.

«Петерс привык к большим палубам. Он не из наших, не подводник и не обладает необходимым опытом. Он не имеет представления о том, как вести боевые действия в подводных условиях, и не понимает, что для этого нужно»,

— так рассуждал один из капитанов подводных лодок, которым удалось выжить после войны в Арктике, Ганс-Гюнтер Ланге, кавалер Рыцарского креста с дубовыми листьями к Железному кресту, которым он был награжден за успехи,

достигнутые им как командиром подводной лодки U-711 в Баренцевом море.[14]

> «Наиболее серьезной его ошибкой было желание контролировать до мелочей все, что происходило на борту подводных лодок. Он вызывал нас по радио, желая узнать наше местоположение. Приходилось постоянно всплывать, чтобы ответить на запрос. Мы предпочитали тихо лежать на грунте и прислушиваться к шуму кораблей противника, однако Петерс чуть ли не ежечасно пересчитывал нас. Это была совершенно неправильная тактика. Мы жаловались, но он упрямо стоял на своем. Ему просто не хватало знаний».

Несмотря на то, что капитаны подводных лодок его не принимали, Петерс тем не менее проводил боевые действия. В течение двух первых лет войны немецкие «волчьи стаи» выходили на охоту из Киркенеса, их плавучей базой было конфискованное китобойное судно «Зюдмеер». По приказу Петерса роль «Зюдмеера» была передана другому конфискованному судну — 5000-тонному пароходу «Блэк Уотч», ранее ходившему на линии «Фред Ольсен». Вскоре после Нового, 1943 года «Блэк Уотч» перевели в Хаммерфест, и там он был пришвартован между двумя новыми пристанями в заливе Фюгленес — отсюда было всего около 200 метров до дома, в который переехали родители автора после свадьбы в 1938 году. «Блэк Уотч» предоставлял бытовые удобства, нужные экипажам подводных лодок, — можно было помыться и постирать белье, обеспечивалось хорошее питание и, что немаловажно, существовала возможность отдохнуть после утомительного патрулирования, которое могло продолжаться сорок суток и даже больше.

> «Это было роскошное судно. Казалось фантастикой, что после изматывающего патрулирования можно было отдохнуть на его борту — пойти в сауну, почистить одежду, посмотреть кино и хорошо поесть»,

— вспоминает Петер Юнкер, радист подводной лодки U-716.

Со стороны города стояло грузовое судно «Адмирал Карл Херинг», загруженное торпедами и боеприпасами. Командиром этой передовой базы, получившей название *U-boat-Stützpunkt Hammerfest,* был назначен капитан — главный инженер Фридрих Вальтер Мюллер. Ланге вспоминал:

> «Мюллер был уже в годах, и его не очень радовала

шумная компания молодых парней на борту. Служба [на подводных лодках] требовала от людей многого и была опасным делом. В море нельзя было расслабиться ни на минуту — на спиртное был наложен строжайший запрет. Поэтому моряки предпочитали накапливать свой паек на берегу, так что к концу сорокадневного патрульного плавания набиралось несколько литров. От выпивки, конечно, не воздерживался никто. Однако этими запасами нельзя было воспользоваться, если кто-то не возвращался из плавания, — они подлежали уничтожению. Так что иногда на борту царило чрезмерное веселье, что вовсе не нравилось Мюллеру».

Едва база «Блэк Уотч» пришвартовалась за противолодочными сетями в январе 1943 года, как из патрульного плавания вернулась первая подводная лодка. Это была лодка U-255, а командовал ею знаменитый Рейнхард Рехе. Когда Рехе получил назначение в Арктику, ему было всего двадцать шесть лет, однако он быстро проявил выдающиеся способности, командуя лодкой в режиме свободного плавания; говорили, что он был одним из тех, кто готовил уничтожение злосчастного конвоя PQ-17. В течение одной июльской недели он потопил у Новой Земли не менее четырех транспортов, шедших в составе одного из конвоев. Он мог быть и великодушным. Когда было потоплено судно «Джон Витерспун» типа «Либерти», он подошел к спасательным шлюпкам и раздал находящимся в них морякам воду, коньяк и сигареты. Имея за спиной такую базу, как «Блэк Уотч», в феврале и марте 1943 года он продолжал атаковать любой попадавшийся на глаза корабль союзников; с небольшими промежутками были последовательно потоплены советский ледокол «Малыгин», пароход «Уфа»[15] и три американских транспорта — «Грейлок», «Экзекутив» и «Ричард Бланд». Последний из них был новейшим судном типа «Либерти», Рехе преследовал его до самой Исландии и потопил вторым торпедным залпом. 17 марта он получил благодарность фюрера за то, что всего за шесть месяцев потопил более десяти вражеских судов. Он был награжден Рыцарским крестом Железного креста и впоследствии оказался в штабе Рудольфа Петерса в Нарвике.

Рехе принадлежал к той породе, которая уже вымирала, — к контингенту победоносных капитанов-подводников Третьего рейха. Бесспорно, это была элита немецкого военно-морского флота. Они помнили те «счастливые времена», когда в море плавало много беззащитных судов. Тогда союзникам не хватало кораблей для организации эскортов, к тому же они еще не

научились противостоять «волчьим стаям». В Баренцевом море командиры подводных лодок долго могли делать с конвоями все, что хотели. Это были люди вроде тридцатилетнего Зигфрида Стрелова, который, командуя U-435, потопил тринадцать судов с общим грузом свыше 57 000 тонн и еще осенью 1942 года был награжден Рыцарским крестом; Гюнтера Зайбике, которому было столько же лет, его U-436 торпедировала восемь кораблей союзников; 27-летнего Макса-Мартина Тайхерта, командира U-456, потопившего семь судов и нанесшего катастрофические повреждения крейсеру «Эдинбург», который вез 5 тонн золота; изысканно воспитанного Хайнрика Тимма, пристрастием которого было заводить пластинки с классической музыкой и передавать ее по системе внутренней связи U-251.

Все они были молоды и имели право носить на шее Рыцарский крест, закрепленный на шелковой ленте. Однако их время было на исходе. Превосходство постепенно переходило к союзникам — проводилась широкая кампания с использованием самолетов и эсминцев, объединенных в группы охотников-истребителей *(hunter-killers);* появились радарные установки, работавшие на 10-сантиметровых (фактически 9,7-см) волнах; средства радиопеленгации *(HF/DF-huff/duff),* оперативные данные «Ультра».[16] Многим из тех 180 подводных лодок, которые составили компанию U-255 на базе в Хаммерфесте, в течение двух последующих лет было суждено найти могилу на дне Баренцева моря.

> «Перемена произошла в 1943 году. Мы оказались обороняющейся стороной. Эсминцев сопровождения становилось все больше, к тому же и действовали они более умело. Как только вы выпускали торпеду, уже можно было ожидать хорошо скоординированной атаки. У нас были колоссальные потери»,

— рассказывает Ланге.

В Баренцевом море после приостановки проводки конвоев в 1943 году наступил период относительного затишья. Подводным лодкам было нечего делать, и они выполняли другие задачи. Устанавливались метеобуи, метеорологические экспедиции были высажены на Шпицбергене, островах Медвежий и Хопен, а Карское море было заминировано далеко на восток.

Атлантический океан по-прежнему оставался важнейшей территорией для охоты, но здесь все шло к развязке. Ряд крупных боев с конвоями в мае 1943 года практически предопределил исход борьбы с подводными лодками в Атлантике в пользу союзников. За короткий срок, в течение нескольких недель, было

потоплено двадцать пять немецких подводных лодок, в том числе и та, на которой служил один из двух сыновей гросс-адмирала Карла Дёница. После этого гросс-адмирал решил, что требуется время для размышлений, и, соответственно, отозвал свои «волчьи стаи» с конвойных трасс, связывавших Канаду и Англию.

В Нарвике капитан цур зее Петерс неоднократно обращался с просьбой прислать в Арктику подкрепления, поскольку он считал, что проводка конвоев в Россию скоро возобновится, однако Дёниц предпочитал выжидать и не принимал никакого решения. 14 сентября 1943 года Петерс приказал своим подводным лодкам создать новую линию патрулирования к югу от острова Медвежий, но оказалось, что в его распоряжении имеется всего две лодки — этого было совершенно недостаточно, чтобы закрыть такой пустынный участок океана. Это побудило его дать небольшой группе оставшихся подводных лодок название «Железная борода» *(Gruppe Eisenbart);* название вызывало довольно двусмысленные ассоциации, потому что Железной бородой называли легендарного врача, пользовавшегося сомнительной репутацией. Но это название уже всегда теперь будут связывать с островом Медвежий и грядущим сражением у мыса Нордкап.

Глава 9
ОПЕРАЦИЯ «ВЕНЕРА»

СЕНЬЯ, СЕНТЯБРЬ 1943 ГОДА.

5 сентября 1943 года, в воскресенье, в 13.30, норвежская подводная лодка «Ула» погрузилась и начала медленно пробираться через отмель Свен. Легкий северный ветер разогнал облака, так что очертания гор Сенья на фоне темно-синего осеннего неба были видны отчетливо. Капитану подводной лодки Рейдару Михаэлю Сарсу стоило больших нервов, постепенно увеличивая глубину погружения, ввести лодку в фьорд; при этом команды он отдавал, предельно сосредоточившись и понизив голос. Дно в этом месте славилось своим коварством, оно было усеяно множеством крупных камней, которые не были отмечены на карте. В некоторых местах просвет между дном и килем лодки не превышал нескольких метров.

Поэтому Сарс не спешил, только через десять часов, в 23.10, он приказал продуть балластные цистерны, и «Ула» всплыла на поверхность. Маршрут был проложен точно: лодка добралась до входа в узкий Ме-фьорд незамеченной. Почти уткнувшись носом в берег, быстро высадили нескольких людей.

> «Моряки образовали цепочку и передавали из рук в руки ящики и коробки, а потом с помощью каната вытащили на берег резиновую лодку… При этом изредка слышались приглушенные команды и случайные всплески. Из-за тишины возрастала напряженность, нависшая в воздухе».

Через два часа «Ула» развернулась и, без единого огонька, осторожно, не погружаясь, выбралась из темного фьорда. На берегу остались три норвежских агента: Эйнар — старший брат известного нам велосипедиста Торбьёрна Иохансена, студент и будущий инженер из Тромсё; Торстейн Петтерсен Рааби с Лофотенских островов, сын школьного учителя, и Пер Ингебригстен с острова Квалё, сын известного лейбориста.

Так многообещающе началась операция «Венера» — крупнейшая за всю войну операция, организованная Эриком Уэлшем и скандинавским отделением британской разведки. У трех норвежцев было с собой не менее десяти радиопередатчиков, бензиновые генераторы и аккумуляторы — в общей сложности 3 тонны оборудования, в том числе 900 литров бензина и 50 000

крон (около 2500 фунтов стерлингов) в купюрах.

Передатчик «Лира» работал в Порсе с июля 1943 года. Предполагалось, что с помощью новых передатчиков удастся сообщать о выходах немецких кораблей из Ланг- и Каа-фьордов, а также из Хаммерфеста. В будущем ни один боевой корабль не должен был выйти из базы незамеченным, а о факте выхода предполагалось сразу сообщать в Лондон.

Это был довольно смелый замысел, но весьма опасный для исполнителей. Всего через четырнадцать дней, когда Рааби, пройдя по горным тропам, вышел к ближайшей паромной пристани, операция чуть не сорвалась. Вернувшись в Лондон в июле 1944 года, он писал отчет и вспоминал, как чуть не был раскрыт, когда плыл на судне, перевозившем молоко, в Тромсё:

> «Через несколько часов плавания на борт поднялся человек, с которым я когда-то был знаком и с которым я, конечно же, совершенно не хотел общаться. К счастью, он не узнал меня из-за моей одежды, и я сбежал от него в буфет. Но как только я вошел туда, сразу заметил знакомую девушку, с которой тем более не хотел общаться. Ничего не оставалось, как сойти на берег раньше, что я и сделал в Тисснссе».

Потом Эйнар Иохансен и Пер Ингебригстен наняли рыболовный катер, чтобы перевезти часть оборудования из Мефьорда в главный склад группы на острове Квалё; при этом опять возникла опасная ситуация. Как только они тронулись, во фьорде неожиданно появился немецкий эсминец, и из-за этого им пришлось на всякий случай спешно сбросить в воду весь груз. Эсминец же занимался поисками русского военнопленного, которому удалось бежать из лагеря, расположенного по ту сторону гор; поэтому корабль не обратил никакого внимания на катер и не стал проводить досмотр, а вместо этого просто развернулся и пошел в обратную сторону. Однако итогом этого эпизода явилась безвозвратная потеря нескольких радиопередатчиков и портфеля, в котором находились поддельные паспорта и документы агентов.

Торстейну Петтерсену Рааби было двадцать три года, и перед ним стояла сложная задача — проникнуть в сердце немецкой военно-морской базы в западном Финмарке. Передатчик имел кодовое имя «Ида», в честь одной из его многочисленных подружек. Вообще говоря, мало кто из двухсот агентов в Норвегии имел более громкую репутацию, чем оператор «Иды», — он был известен как исключительно находчивый и смелый агент, неутомимый рассказчик, веселый парень и первостатейный

дамский угодник. В свое время он был довольно хулиганистым парнем, но потом оказался в школе радистов в Осло (именно тогда он и познакомился со ставшей легендарной Идой), а когда в апреле 1940 года немцы вторглись в Норвегию, он уже был профессиональным радистом в Вадсё. Упрямство и предприимчивость были у него в крови: к тому времени, когда в 1942 году он через Швецию добрался до Англии, то уже имел опыт работы на подпольном передатчике, с помощью которого установил связь между Северной Норвегией и Мурманском. В конце сентября 1943 года, в Тромсё, ему выдали комплект поддельных документов и отправили в Хаммерфест на борту рыболовного судна «Скандфер», которое курсировало теперь здесь вместо когда-то ходивших пароходов каботажного плавания.

> «У меня была инструкция — встретиться с Паулем Ионсеном [помощник капитана местного парома „Брюнилен“], однако он потребовал от меня пароль, который никто не догадался мне дать. Так я оказался в тупике. К счастью, я был знаком с заведующим местного телеграфа Альфом Педерсеном. Он тоже участвовал в подпольной работе и, придя к Ионсену, поручился за меня».

Ионсен дважды в неделю ходил на «Брюнилене» из Хаммерфеста в Сопнес, т. е. в Ланг-фьорд, и поэтому имел полную возможность наблюдать за «Тирпицем» и «Шарнхорстом» по пути туда и обратно. Он был истинным патриотом и регулярно докладывал о результатах наблюдения «Лире», когда «Брюнилен» заходил в Порсу. Дома Ионсен познакомил нового агента с оператором «Лиры» Рольфом Сторвиком, которому Уэлш в Лондоне дал поручение — подготовить все условия для работы «Иды». Эта новая задача была очень рискованной. В своем отчете Рааби писал:

> «Зачем столько организаций за пределами Норвегии занимается сбором фактически одной и той же информации?.. Ведь всем известна сложная ситуация в Финмарке. Здесь мало кто подходит для контактов, и поэтому каждый агент, по существу, имеет дело с одними и теми же курьерами, да и маршруты этих курьеров практически одинаковы. Услугами Якобсена и Ионсена пользовались как „Лира“, так и я, а также организация, в которую входил Мьён [он отвечал за переброску людей из Альты в Швецию — в Каресуандо]

> … Спрашивается, как можно быть уверенным в собственной безопасности, находясь в Норвегии? Вполне могут арестовать совершенно неизвестного тебе человека, а потом придут и за тобой только потому, что тому человеку было известно о тебе все».

Будь эти слова написанными раньше, они оказались бы пророческими. Тогда же Торстейна Петтерсена Рааби совершенно не смущал вероятный риск. Они с Ионсеном попытались использовать контакты Сторвика. Но никто не хотел иметь дела с человеком, который в своем чемодане хранил новейший радиопередатчик Mark 5, а в рюкзаке — заряженный пистолет и тысячи крон денег.

Торстейну повезло в Бур-фьорде. Там ему сказали, что один из его приятелей, 27-летний Карл Расмуссен, недавно перебрался в Альту.

> «Он жил в доме родителей своей жены, в долине Тверрельв. Я с ним встретился, и мы довольно быстро обо всем договорились. Разговаривали почти полтора часа, дело было в воскресенье, а потом он предложил выйти. На улице он обернулся и удивленно спросил: „А почему ты не в Лондоне?“».

Все это происходило в октябре 1943 года. Карл Расмуссен всего два месяца как женился, и они с беременной женой — Опгаард Расмуссен — занимали одну из комнат небольшого дома ее родителей. Он привык жить в тесноте. Его отец работал директором начальной школы, а Карл был четвертым из девяти детей. Они с Рааби были похожи друг на друга — оба имели общительный и веселый характер. Как уже было сказано, Карл был известным спортсменом, инструктором по гимнастике и, кроме того, актером-любителем. Он прошел подготовку в офицерском пехотном училище в Харстаде и служил в звании младшего лейтенанта в батальоне «Варангер». С лета 1939 года работал в Вадсё — руководителем конторы и счетоводом, под началом дорожного инспектора Трюгве Гимнеса. Именно тогда он познакомился с Торстейном Петтерсеном Рааби, который, завершив техническую подготовку, приехал сюда из Осло, чтобы работать на радиовещательной станции Финмарка. Станцию разбомбили 2 июня 1940 года, после чего Рааби бесследно исчез. Через два года Гимнес переехал в Альту, где управление шоссейных дорог, вместе с немецкой организацией Тодта, собиралось заняться строительством домов и реконструкцией дорог. Карл Расмуссен тоже поехал туда в качестве кассира и

теперь отвечал за весь регион.

Он запросто мог отказаться от сделанного предложения, когда, разговаривая на улице с агентом из Лондона, узнал о его проблемах. Теперь у Карла была семья, и он собирался обзавестись собственным гнездышком; кроме того, его хорошенькая жена ждала рождения первенца и, конечно, нуждалась в поддержке. Но казалось, что Карла Расмуссена это совершенно не волновало, и он только и ждал, когда ему сделают подобное предложение. Не задумываясь, он ответил «да» и стал партнером Рааби.

> «Случилось так, что один из парней, работавших в кассе, уволился, и Карл сказал, что я могу занять его место, тем более, что умел работать на пишущей машинке. Так я приступил к работе в качестве помощника — и проработал десять месяцев. Карл, или Калле, как мы его звали, оказался идеальным партнером. Он был умен, сообразителен и настойчив. Кроме того, он был неплохим актером-любителем, что впоследствии ему очень пригодилось. Я бы даже сказал, что он был прирожденным агентом».

Торстейн Петтерсен Рааби поселился в домике дорожного управления, в центре поселка, от которого до ближайшего немецкого лагеря было всего около 200 метров; вместе с ним был и передатчик. Норвежцы сразу приступили к выполнению своего опасного задания. Сигрид и ее родители ничего не знали, а для прикрытия друзья разговаривали громче, чем надо, и вели себя, как настоящие пьяницы. Торстейну это ничего не стоило, потому что он и так имел славу скандалиста и любил выпить, но Карлу было нелегко. Он видел, как страдает Сигрид из-за его поведения, однако не осмеливался открыться — ей бы стало еще тяжелее.

С большим трудом в ноябре 1943 года Торстейну и Карлу удалось добраться до Лондона.

> «Вам будет небезынтересно узнать, что со станцией „Ида“ установлен контакт. Станция впервые вышла в эфир 11.11.43; оператор сообщил, что работает в Эльвебаккене, т. е. в Альта-фьорде»,

— писал Эрик Уэлш в секретном донесении в управление разведки, которое подчинялось норвежскому правительству в изгнании в Лондоне. В действительности за всей этой операцией стоял Норманн Деннинг из Центра оперативной разведки Адмиралтейства *(OIC),* и он добился своего.

Теперь оба передатчика — «Лира» и «Ида» — находились в непосредственной близости от немецких военно-морских баз. Операторы, работавшие на этих передатчиках, подвергались огромному риску. Они работали вместе, к тому же использовали одну и ту же агентуру, но их руководители в Лондоне считали, что риск оправдан. Оставалось всего четыре дня до 15 ноября — это был срок начала проводки первого конвоя из Шотландии в Мурманск. Было важно знать, не собирается ли выйти в море и немецкая Боевая группа. Были и другие, совершенно иные причины рисковать, но ни Карл, ни Торстейн, ни остальные об этом не подозревали.

Глава 10
НЕОЖИДАННЫЙ УЛОВ

ОСЛО, ЛЕТО 1999 ГОДА.

Весной и летом 1999 года я налаживал контакты с основными норвежскими рыболовными компаниями, имевшими опыт работы в районе к северу от Нордкапа, беседовал с владельцами траулерных судов в Хаммерфесте, на Лофотенах, в Олесунне и в других местах. Просматривая свои тщательно сделанные записи, я испытывал все большее отчаяние:

29 апреля: Эдвард Габриэльсен, капитан «Кьёллефьорда». Просмотрел карту, хранившуюся у него дома, и дал два варианта координат: 72°16,14' N, 28°41,48' E или 72°15,5' N, 28°38′ E. Сам там не бывал. Считает, что эти данные капитаны сообщали друг другу устно.

Коре Эрвик, капитан «Сафира-II». Дает такие координаты: 72°12,33' N, 28°41,37' E или 72°12,15' N, 28°42,5' E. Сам остов корабля не видел.

Ян Педерсен, капитан «Кёльна», не задумываясь выдал: 72°13′/28°41′, но тут же добавил, что существует еще две возможные точки, где может находиться «Шарнхорст». Не помнит, бывал ли в тех местах сам. Полагает, что информация сугубо устная.

6 мая: Юнгве Карлсен, капитан судна «Берлевогфиск», располагает сведениями, что останки «Шарнхорста» находятся в точке 72°16′ N, 28°40′ E. Эту карту он сам не видел, но у него есть английская карта, на которой отмечены остовы двух кораблей, которые лежат почти рядом в точке 72°13′ N, 28°42′ E.

11 мая: Ларе Иенсен, капитан «Маккаура», утверждает, что есть точка внутри круга диаметром от 20 до 30 км, от которой рекомендуется держаться подальше, и что якобы именно там находится «Шарнхорст» — 72°16′ N, 28°42,1' E.

4 июня: на борту «И-фьорда» компьютеризовано все что можно. Положение «Шарнхорста» зафиксировано в точке 72°18,0167' N, 28°44,9085' E… Капитан Гейр Свендсон понятия не имеет, кто отметил эту точку. Неудивительно, что он считает информацию GPS (*Global Positioning System* — глобальная система навигации и определения положения. — *Прим. пер.*) более точной,

чем устаревшие данные фазовой радионавигационной системы «Декка», точность которых уменьшается по мере продвижения к северу от 72 градусов северной широты.

Несмотря на некоторый разброс мнений, общая картина вырисовывалась достаточно четко: большинство капитанов норвежских траулеров считало, что «Шарнхорст» находится точно или почти точно в официально признанной точке, которую в свое время указал адмирал Фрейзер. Видимо, когда-то ее отметили на карте, а потом капитаны судов сообщали о ней друг другу — в результате прошло много лет, а «точность» координат возросла до того, что их можно было считывать с дисплеев, получая сигналы спутниковой навигационной системы в виде десятичных чисел с четырьмя знаками после запятой! Оставался лишь один вопрос: ведь мы прочесали весь район вокруг точки, указанной Фрейзером, с помощью сонара и бокового сканирования, и выяснили, что там, где должен был лежать «Шарнхорст», нет ничего, абсолютно ничего. Получалось, что картам верить нельзя.

Сведения, полученные в Англии, оказались не менее обескураживающими. Я поговорил с одним из опытнейших капитанов траулеров Гулля — с Кеннетом Ноксом, который двадцать пять лет ловил рыбу для фирмы «Братья Хэмлин», а потом занимался картографией (в фирме «Кингфишер Чартс»); так вот он не задумываясь сказал, что нам нужна точка с координатами 72°16,33' N, 28°41,00' E. Потом показал карту, на которой положение остова «Шарнхорста» было помечено свастикой в этой самой точке; кроме того, имелся набросок контуров остова, скопированный им самим с эхограммы. «Если это не поможет вам найти остов корабля, — доверительно заявил он, — то вы вообще не имеете права его найти».

Однако мне в свое время довелось познакомиться с охотником за кладами Кейтом Джессопом. В конце 1970 года он отправился на поиск затопленного британского крейсера «Эдинбург», на борту которого должны были находиться слитки драгоценных металлов, стоившие теперь более 40 миллионов фунтов стерлингов. Так вот он тоже обратился за консультацией к Кеннету Ноксу.

Нокс вел себя точно так же, как и во время встречи с нами, — достал карты и записи и уверенно указал точку, в которой, по его мнению, находился корабль. «С помощью „Декки“, — сказал он Джессопу, — вы обнаружите его примерно в 300 метрах от указанной мной точки… Я это точно знаю, потому что однажды проторчал там больше восемнадцати часов, зацепившись сетями за остов». Это произвело сильное впечатление. Но, судя по всему,

Нокс зацепился за останки «Эдинбурга» на банке Сколпен, а положение «Шарнхорста» отметил на банке Нордкапа.

Тем не менее Кейту Джессопу пришлось потратить целых двадцать семь суток на то, чтобы найти остов «Эдинбурга», но выяснилось, что он удален почти на 30 миль от места, показанного Ноксом. Экспедицию Джессопа финансировали самые богатые судовладельцы, которые собирались выручить миллионы, если все пройдет удачно; поэтому Джессоп и мог себе позволить потратить почти месяц на поиски. За мной же стояли не миллионеры, а всего лишь телевизионная компания; а это означало, что останки мне нужно найти не за двадцать семь суток, а за двадцать семь часов. Рисковать я не мог, и прежде чем предпринимать следующую попытку, надо было как следует подготовиться.

Весной и летом я занимался тем, что собирал карты и выяснял координаты интересующей меня точки, опрашивая капитанов сотен рыболовных судов — норвежских, английских и немецких. Практически во всех случаях без исключения точка, помеченная на картах, была именно та, которую ошибочно указал адмирал Фрейзер. Однако некоторые факты заслуживали более пристального внимания.

22 ноября 1993 года рыбоперерабатывающее судно «Нордстар» вело промысел трески в районе Нордкапа. «Когда мы вытащили трал, то обнаружили в нем торпеду длиной почти 6 метров. Боеголовка была цела, отсутствовала только хвостовая часть вместе с двигателем», — сказал мне капитан Рейдар Нюгаард.

Чтобы не подвергать риску судно и экипаж, он немедленно взял курс на берег, идя на максимально возможной скорости. По радио был передан сигнал тревоги, и с аэродрома в Банаке поднялся вертолет «Си-Кинг» с тремя аквалангистами из отряда по уничтожению мин, базировавшегося в Харстаде. В Тролль-фьорде, недалеко от Нордкапа, экипаж «Нордстара» был эвакуирован и пересажен на спасательное судно «Стольбас», после чего аквалангисты перенесли торпеду на плот из шести связанных между собой пустых бочек из-под горючего. Они отбуксировали этот самодельный плот на мелководье и утопили, обстреляв его автоматической винтовкой AG-3 и продырявив бочки пулями. Затем торпеду подорвали, заложив 5-килограммовый заряд динамита. Нюгаард сказал: «Столб воды от взрыва поднялся до неба. Уже потом нам сообщили, что в головке было 67 кг тротила».

Аквалангисты определили, что торпеда была английской, типа Mark 8, модель 2; такие торпеды во время Второй мировой

войны применяли как подводные лодки, так и надводные корабли. Во время сражения у Нордкапа участвовавшие в нем двенадцать британских судов и норвежский эсминец «Сторд» выпустили по «Шарнхорсту» в общей сложности пятьдесят пять таких торпед; неизвестно, сколько именно попало в цель, но, по всей видимости, не менее десяти-пятнадцати. Остальные сорок двигались до тех пор, пока не кончилось горючее, после чего они просто опустились на дно. А что, если торпеда, поднятая «Нордстаром», одна из них?

В кают-компании экипаж «Нордстара» установил стабилизатор торпеды на память об этой опасной находке, и никто, разумеется, не хотел, чтобы подобное повторилось. На металлической табличке выгравировали координаты точки, в которой выловили торпеду: 72°32′ N, 28°20′ E. Это было более чем на 20 миль западнее официальной точки адмирала Фрейзера. Дальность действия торпеды типа «Марк-8» составляла около 8500 метров; это означало, что если положение «Нордстара» было зафиксировано правильно, то нужно было, соорудив «поисковый аквариум» с размерами 8 х 8 километров, полностью обследовать район вокруг данной точки, на что потребовалось бы всего около двух суток.

Однако было совершенно необходимо точно знать, где именно была выловлена торпеда. Согласно записям в бортжурнале «Нордстара», трал находился за бортом три часа пятьдесят минут, а судно шло со скоростью 4 узла. Это означало, что судно, с тралом за кормой, прошло примерно 16 миль, так что в нашем уравнении оставалось слишком много неизвестных. Кроме того, в журнале не был зафиксирован курс судна. Я вычертил на карте круг диаметром 16 миль с центром в точке, где находился тогда «Нордстар». Площадь территории для поисков была довольно большой, особенно учитывая наши ограниченные возможности.

Я стал размышлять. Интересно, действительно ли это одна из торпед, выпущенных во время сражения? И если это так, то кто ее выпустил — «Сторд» с дистанции 1800 метров в 18.55 или «Ямайка» с дистанции 3750 метров в 19.37? Какой путь при этом проделал «Шарнхорст»? И опять же, когда выловили торпеду — в начале траления или ближе к концу? Если в начале, то как могло случиться, что она не взорвалась, если учесть, что ее почти четыре часа тащили по морскому дну?

Тут я вспомнил об информации, полученной мною в начале весны. Я тогда связался со своим старым другом Арне Иенсеном; он в свое время был капитаном «Гарджии» и впервые, в апреле 1977 года, показал мне на карте местоположение остова

«Шарнхорста». Тогда Арне был самым молодым капитаном траулера в Норвегии. В настоящее время он уже не плавал, а работал на суше — в конторе начальника порта моего родного города Хаммерфеста. Карта, которую он мне тогда показывал, оказалась утерянной, но Арне, как всегда энергичный и готовый прийти на помощь, собрал трех своих приятелей из флотилии Финдуса на борту траулера «Догги». Он просил их помочь восстановить местоположение остова линкора с помощью старых карт, если они еще сохранились.

На картах почти всех рыболовных судов, которые вели промысел в северной Норвегии, была отмечена «официальная» точка, где должен был лежать «Шарнхорст»; эту точку указал адмирал Брюс Фрейзер — 72°16′ N. 28°41′ E. На картах флотилии Финдуса эта точка была смещена на 25–30 миль западнее, ближе к тому месту, где рыбообрабатывающее судно «Нордстар» выловило неразорвавшуюся торпеду периода Второй мировой войны.

Впервые после неудачной экспедиции на «Рисё» что-то начало проясняться, и я записал:

> «28 апреля. Арне Иенсен собрал трех капитанов Финдуса на борту „Догги“ и попросил их показать, где лежит „Шарнхорст“. Арне Иенсен и сам плавал в этом районе и с помощью эхолота зафиксировал стальные останки какого-то корабля высотой от 25 до 30 метров. Судя по отметкам на карте, координаты точки были

> 72°42′ N, 30°01′ E. Однако два других капитана — Альберт Ивенсен и Йегвар Нильсен, возражали; они считали, что на самом деле координаты таковы — 72°29′ N, 28°15′ E. Посовещавшись, они решили, что эти координаты, по-видимому, более правильные».

Другой мой старый приятель Ян Педерсен, также капитан траулера, в конце 60-х годов был старшим мастером добычи на траулере «Тю-Младший»; тогда, летом, я нанялся на временную работу на этот траулер. Он был опытным мореходом, на его карте был помечен крупный объект на дне, в точке с примерно теми же координатами — 72°31,55' N, 28°15,52' E.

«Нордстар» выловил торпеду на расстоянии 5 миль к востоку от этих двух точек. Могло ли это быть просто совпадением?

Я вновь обратился к копиям карт, полученных из Англии. На них, на удалении примерно 35 миль к северо-западу от знака в виде свастики, красным цветом был заштрихован довольно большой участок, отмеченный предупреждением — «Очень опасно».

Как найденная торпеда, так и две точки, указанные капитанами траулеров в Хаммерфесте, находились в пределах примерно одного и того же участка моря. Сердце забилось учащенно! Значит, в западном секторе зоны поисков *действительно* находился какой-то крупный объект, и затеплилась надежда, что это — «Шарнхорст». В этом районе скопились останки порядка десяти кораблей и судов, оставшиеся от двух мировых войн, — так что мне следовало воздержаться от чрезмерного энтузиазма. И все-таки я поставил на карте жирный вопросительный знак.

Глава 11
ВОЛНЕНИЕ, ДВИЖЕНИЕ И ШУМ [17]

БАРЕНЦЕВО МОРЕ, НОЯБРЬ — ДЕКАБРЬ 1943 ГОДА.

Патрулирование подводной лодки U-307 проходило довольно однообразно; эта лодка серии VIIC водоизмещением 760 тонн год тому назад была спущена на воду на верфи «Флендер-Верке» в Любеке. Зона патрулирования охватывала территорию от острова Медвежий до линии, удаленной на 60 миль к югу, однако пока что ничего, кроме пустынного пространства серого штормового океана, не наблюдалось. Начиная с конца октября, день за днем, впередсмотрящие тщетно вглядывались в горизонт, пытаясь обнаружить суда противника, а подводная лодка зигзагообразным курсом шла то вперед, то обратно, по девять часов в одном направлении и по девять — в противоположном. Капитаном лодки был 33-летний обер-лейтенант цур зее *(старший лейтенант)* Фридрих-Георг Херль, родом из Рейнланд-Пфальца. Командование лодкой U-307, своим первым кораблем, он принял в ноябре 1942 года; после пятимесячных учебных плаваний в Балтийском море, в июле 1943 года лодка вошла в состав 13-й флотилии и была направлена в Хаммерфест.

> «Херль и я стати друзьями. Он был хорошим человеком и большим шутником»,

— вспоминает Ганс-Гюнтер Ланге:

> «Однажды нам понадобилось, вне штатного расписания, принять на борт судового врача. Мы с Херлем встретились в открытом море, с одной боевой рубки на другую перебросили конец, и мы потащили врача к себе. Херль очень хотел подшутить над беднягой, и когда тот уже был на полпути, Херль вдруг заорал: „Ныряй!“ Я мгновенно втащил врача через люк и отдал команду на погружение. Для большего эффекта Херль бросил в нашу сторону связку гранат. Однако он не рассчитал их взрывную мощь. Поэтому взрыв получился на славу. Когда я вновь всплыл, то обнаружил, что пушка, стоявшая до этого на носу, бесследно исчезла.
>
> Надо сказать, что на борту подводных лодок находилось до пятидесяти молодых парней. Возможность смерти ощущалась все время, и противопоставить ей

можно было только смех. На флоте нацистов было мало; например, на моей лодке был всего один. Хорошо помню, как мы стояли в Нарвике, и партия прислала нам офицера по политической работе; он был в форме коричневого цвета — мы этих типов называли „золочеными фазанами“. Он должен был научить нас правильно думать. Однако нам удалось его напоить и затем, пьяного, сунуть в бочку с краской. А когда он очухался, то превратился в одного из нас — его форма тоже стала синей».

Но сейчас, осенью, морякам было не до шуток. У Херля была в запасе еще одна неделя, и на этом его сорокадневное патрулирование заканчивалось. Подводная лодка и экипаж провоняли запахами дизельного топлива, соли и застоявшегося пота. Все мечтали об отдыхе на борту «Блэк Уотча» в Хаммерфесте — там их ждали горячие ванны, чистое постельное белье и хорошая еда.

Ранним утром, в четверг 1 декабря, U-307 находилась в 45 милях к юго-западу от острова Медвежий, и вдруг неожиданно раздался сигнал тревоги. В сумеречной дали впередсмотрящий заметил едва различимый силуэт, который вскоре превратился в несколько теней с неясными очертаниями. Из боевой рубки с помощью биноклей, настроенных на большое увеличение, вскоре удалось определить, что это — отряд боевых кораблей, шедших с высокой скоростью курсом на запад. Быть обнаруженным таким мощным эскортом могло присниться командирам подводных лодок только в кошмарном сне. Херль не стал медлить. Он срочно погрузился, а экипаж молил бога, чтобы лодку не заметили. Однако их молитвы не были услышаны. С мостика британского эсминца «Инконстант» ясно видели силуэт подводной лодки, который четко вырисовывался на фоне горизонта на расстоянии в несколько сотен метров. Прозвучала команда «Полный вперед!», луч прожектора пронзил темноту, и эсминец открыл огонь. Через несколько минут «Инконстант» прошел по тому месту, где погрузилась U-307, и сбросил десять глубинных бомб.

«Мы еще не погрузились на достаточную глубину, как раздались взрывы… Бум-м-м… Бум-м-м… Бум-м-м… Детонация отдавалась неправдоподобно отчетливо — слышались пронзительные звуки металлического скрежета и ударов, по сравнению с которыми раскаты грома — просто веселое соударение кеглей на дорожке кегельбана. Стальной корпус как резонатор усиливал звуки взрывов, которые распространяются в воде

мучительно долго, а потом молотом бьют по нервам. У человека возникает ощущение, что он полностью отрезан от внешнего мира… На борту корабля не слышалось ни звука. Все механизмы были застопорены, чтобы враг нас не услышал. Моряки застыли на своих постах. Слышался тихий голос радиста, передававшего сообщение в штаб. „Шум винтов по курсу 190 градусов… приближается… становится громче“. Напряжение возрастало. Следующая серия взрывов оказалась наиболее мощной. Глубинные бомбы проходили совсем рядом с лодкой, ближе просто некуда. Мы посматривали друг на друга. Моряки вопросительно вглядывались в лица офицеров. Пора было призвать на помощь все свое самообладание. Весь экипаж сгрудился в носовой части лодки. Внутри замкнутого пространства стального „цилиндра“ слышалось только тяжелое дыхание… Куда упадет следующая бомба?.. А затем шум винтов вдруг начал затихать. Звуки взрывов слышались все дальше. Врагу не удалось обнаружить нас в нашем новом положении!.. Мы медленно приходили в себя. Появились улыбки… Это было наше второе общее рождение! Смех разрядил невыносимое нервное напряжение».

Охота, которую возглавляли «Инконстант» и канадский эсминец «Ирокуа», продолжалась несколько часов. Преследование прекратилось лишь в 11.30 утра, и только после этого Херль решился дать команду U-307 на всплытие и передать радиограмму в штаб командования подводными лодками в Нарвик:

«ВЕРОЯТНО, ОБНАРУЖЕН ЗАПАДНЫЙ КОНВОЙ. В ТЕЧЕНИЕ ЧЕТЫРЕХ ЧАСОВ ТРИ ЭСКОРТА ЗАБРАСЫВАЛИ НАС ГЛУБИННЫМИ БОМБАМИ».

Херль осторожно провел U-307, получившую серьезные повреждения, обратно в Хаммерфест, а оттуда — на свою базу в Тронхейме для ремонта. Он и не подозревал, что у него в руках мог оказаться исторический и чрезвычайно ценный трофей — британский крейсер «Кент». Этот корабль входил в эскорт западного конвоя RA-54A, вышедшего из Мурманска 26 ноября. В трюме корабля находилось 4 тонны золотых слитков и 50 тонн серебряных — часть платы за вооружение и другие поставки Сталину.

1 декабря, в 14.25, на борту «Шарнхорста», стоявшего на якоре в Ланг-фьорде, прозвучал сигнал тревоги. Экипажу была

объявлена трехчасовая готовность, ожидали, что из Баренцева моря поступят дополнительные радиосообщения. На корабле начали разводить пары, а моряки бросились к своим постам, скорее подчиняясь чувству долга и привычке, чем вере в реальность скорой схватки с врагом.

Той осенью было немало ложных тревог. Офицеры очень нервничали после нападения на «Тирпиц». В октябре недалеко от противоторпедных сетей слышались какие-то подозрительные звуки. На всякий случай было сброшено несколько глубинных зарядов и организовано патрулирование, чтобы «перехватить норвежцев, пытающихся выйти на связь с всплывающими подводными лодками-малютками». В одну из ноябрьских ночей на берегу, недалеко от места стоянки, был замечен таинственный свет. Тут же были включены и направлены в эту сторону мощные прожекторы «Шарнхорста» — в их лучах все увидели ничего не подозревающего солдата с карманным фонариком в руке, который таким образом получил сильнейшее потрясение в жизни!

Капитан цур зее Фриц Юлиус Хинтце проявил себя как энергичный и умелый командир. Несмотря на острую нехватку топлива, ему было разрешено провести целую серию сложных учений, причем особый упор делался на отработку артиллерийской стрельбы с управлением по радару. Начиная с конца октября, один залп за другим нарушал покой Стьернсунна, и все это продолжалось до 10 ноября, когда с запада накатился сильнейший шторм.

> «Фьорд вел себя, как своеобразная воронка. Сила стокового ветра была такая, что на входе в Ланг-фьорд метеоприборы зашкаливало. И в то же время внутри фьорда шторм почти не ощущался, что подтверждает очень удачный выбор места стоянки»,

— такую лаконичную запись сделал Хинтце в дневнике.

Моряки натерпелись страха, когда их капитан, решив проверить надежность якорной стоянки, вывел линкор в Сторе Леррес-фьорд. Во время отлива корабль резко накренился на левый борт. Характерный скрежещущий звук засвидетельствовал, что он оказался на мелководье, которое на картах не было отмечено. Хинтце невозмутимо дождался прилива, а потом аккуратно, без единой царапины, снял корабль с мели.

О Хинтце говорили, что он, в отличие от Хюффмайера, — прирожденный моряк, и поэтому экипаж все больше его уважал. Судя по всему, он искренне заботился о своих подчиненных и часто смотрел кино вместе с простыми матросами. Он был «совой» и редко просыпался раньше десяти часов утра — день у

него начинался с того, что целый час он быстро мерил шагами квартердек. И еще он свято соблюдал сиесту. Каюта Хинтце была расположена непосредственно за 10,5-см носовой зенитной установкой. Между часом и тремя часами дня на корабле должна была царить абсолютная тишина: никто не смел ходить по палубе и даже прикасаться к орудию. Это, конечно, была странность капитана, но введенные им запреты экипаж уважал и, более того, они никак не сказывались на популярности.

18 ноября Хинтце разрешил провести стрельбу тремя 11-дюймовыми орудиями башни «А» непосредственно из тесного Ланг-фьорда. Было сделано десять залпов, снаряды пролетали высоко над Альтейдером, а целью был небольшой остров Сюккерет («Сахарная голова»), расстояние до которого составляло 21 километр. Точность целеуказания оказалась поразительной. Ширина островка была всего 100 метров, и все же один залп дал прямое попадание в него, а снаряды пяти других залпов разорвались в непосредственной близости. Хинтце был намерен показать, что «Шарнхорст» можно использовать как плавучую огневую позицию, способную защищать от нападения врага всю близлежащую территорию. Он писал:

> «По крайней мере, шпионы теперь могут сообщить врагу, что крупные корабли способны и на большой дистанции перекрывать входы во фьорды, и эта информация может оказать сдерживающий эффект».

Через четыре дня, вечером в понедельник, 22 ноября, прозвучал первый по-настоящему серьезный сигнал тревоги. В этот день, после почти 90 часов напряженного труда, дешифровщикам из Службы радиоразведки и пеленгации *(B-Dienst)* Кригсмарине удалось расшифровать радиограмму, отправленную 18 ноября британским Адмиралтейством из Лондона неизвестному получателю в Баренцевом море:

> «ИЗМЕНИТЕ КУРС ОТБИВШИХСЯ СЛЕДУЮЩИМ ОБРАЗОМ: ИЗ ТОЧКИ (Е) В ТОЧКУ (О), 79.19 N, 28.20 E».

Разведчиками в Берлине смысл сообщения был ясен: «отбившимися» назвали суда, которые по тем или иным причинам не могли двигаться в одном строю с остальными судами конвоя. А это, в свою очередь, означало, что проводка конвоев, которую Дёниц ждал с марта, возобновилась.

В 19.00 телетайпы, установленные в штабе контр-адмирала Эриха Бея на борту по-прежнему небоеспособного «Тирпица», стоявшего в Каа-фьорде, отстучали:

«БОЕВОЙ ГРУППЕ — ТРЕХЧАСОВАЯ ГОТОВНОСТЬ. ПРИНЯТЬ ПОЛНЫЙ ЗАПАС ТОПЛИВА. ГОТОВИТЬСЯ К ВЫХОДУ В МОРЕ».

Через час на «Шарнхорсте» была получена следующая радиограмма:

«ВЕРОЯТЕН КОНВОЙ PQ У ОСТРОВА МЕДВЕЖИЙ. ПОСЛЕ НАЧАЛА ОПЕРАЦИИ BDK [БЕЙ] ПОДОЙДЕТ К „ШАРНХОРСТУ“ НА Z-30».[18]

Немцы поняли смысл английской радиограммы правильно. Это был приказ Адмиралтейства, который был адресован восемнадцати судам конвоя JW-54A, вышедшего из Шотландии 15 ноября, — первого за последние девять месяцев. Однако весь район вокруг острова Медвежий был окутан плотным туманом, а тучи нависали так низко, что самолет, отправленный на поиск конвоя, ничего не обнаружил.

Вечером того же дня «Шарнхорст» принял с танкера «Иеверленд» 4800 кубических метров топлива. Однако на этот раз приказа на выход в море не последовало, и через два дня Хинтце отдал команду морякам занять свои посты. Он решил воспользоваться тем, что был полный запас топлива. Дело в том, что энергетическая установка не проходила всесторонних испытаний уже более года, и поэтому 25 ноября Хинтце вывел линкор в Варгсунн и приказал идти с максимальной скоростью.

Сложнейшей энергетической установкой командовал один из ключевых офицеров линкора корветен-капитан *(капитан 3 ранга)* (инженер) Отто Кёниг, родом из Паунсдорфа, что недалеко от Лейпцига. Кёниг был популярным и талантливым офицером; в 1928 году его товарищи — курсанты Кадетского училища — провели опрос и выяснили, что он имеет наибольшие шансы в будущем стать адмиралом. После многолетней службы на суше и в море, в том числе некоторое время в качестве офицера-инженера на торпедном катере «Мёве», в октябре 1943 года Кёниг был переведен в той же должности на «Шарнхорст». Это назначение означало, что, несмотря на молодость (ему было всего тридцать четыре года), его считали достаточно опытным, чтобы занимать наиболее престижные и ответственные посты в Инженерной службе Кригсмарине. Энергетическая установка «Шарнхорста» — это двенадцать котлов высокого давления, три современные турбины и километры труб и шлангов для подачи пара и топлива, воплощение всех достижений техники того времени. Параметры энергетической установки являлись важнейшей эксплуатационной характеристикой корабля: с одной

стороны, высокая скорость определяла эффективность внезапной атаки «Шарнхорстом» противника, а с другой — давала возможность спастись в крайнем случае. Поэтому для обеспечения живучести линкора жизненно важное значение приобретала безотказная работа двигателей; следует заметить, что до этого было несколько случаев сбоев. Надежность в боевой обстановке была одним из жестких требований, предъявляемых к кораблю, и поэтому энергетическая установка должна была находиться под постоянным контролем. Это усложняло обязанности Кёнига. Плюс ко всему примерно тогда же, когда Кёниг был назначен главным инженером, около ста моряков из среднего состава, в том числе и из машинных отделений, были откомандированы на другие корабли. Тем, кто пришел им на смену, не хватало опыта. Во время одной из тренировок Кёниг, к своему ужасу, выяснил, что команды на аварийную проверку оборудования исполнялись с задержкой до сорока минут из-за неисправностей системы внутренней связи, а также из-за того, что новые моряки не знали, за что именно нужно хвататься. В своем дневнике Кёниг констатировал:

> «Тренировка нового личного состава дает свои плоды, однако обучение идет медленно. Причина в том, что они не имеют никакой подготовки по паровым двигателям высокого давления».

Сейчас, в девять часов утра, была прекрасная погода, и главный инженер постепенно увеличивал давление пара в котлах. «Шарнхорст» быстро шел по проливу, его скорость возросла с 25 до 27 узлов и, наконец, в полдень стала максимальной. С технической точки зрения все работало безупречно, однако результат все же разочаровал. Дело в том, что в 1940 году корабль развил скорость 31,14 узла, сейчас же удалось выжать лишь 29,6 узла.

> «В целом результат проверки скорости весьма удовлетворителен,

— писал Кёниг. —

> Двигатели работали плавно на полной мощности и в течение двух часов обеспечивали скорость более 29 узлов… Некоторое уменьшение скорости… может быть связано с большой загрузкой корабля. По сравнению с испытаниями, проведенными в 1940 и 1942 годах, осадка была больше примерно на полметра».

Хотя технически испытания прошли безупречно, контр-адмирал Бей остался недоволен состоянием единственного крупного корабля в его распоряжении, который был пригоден для боевых действий.

> «Уменьшение скорости на 3 узла, как в случае с „Шарнхорстом“, совершенно неприемлемо. Вполне уместно потребовать, чтобы двигатели линкора имели достаточный запас мощности для компенсации падения скорости на 10 % при полной загрузке корабля».

Однако механики мало что могли сделать даже при максимальном старании, находясь на такой изолированной от всего мира базе, как Альта. В это время продолжала поступать противоречивая информация от подводных лодок и самолетов, находившихся в Баренцевом море. Так, 29 ноября лодка U-636 подняла тревогу, сообщив, что ею в районе острова Медвежий замечен «самолет с выпущенным шасси». Такой самолет в данном районе мог подняться только с палубы авианосца. Боевую группу донимали телефонные звонки. Правда ли, что обнаружена группировка англичан? Ответ давали отрицательный. Более тщательное расследование показало, что был замечен просто «метеосамолет» Люфтваффе, совершавший свой ежедневный полет из Банака до Шпицбергена и обратно.

> «Сообщения об обнаружении самолетов, базирующихся на авианосцах, требуют принятия интенсивных мер противодействия, так что информация должна быть точной»,

— выговаривал обескураженному капитану командующий группировкой подводных лодок в Нарвике Рудольф Петерс.

1 декабря появление противника заставило погрузиться подводную лодку U-307. На следующий день U-636 заметила на горизонте цепочку огней, что также вызвало тревогу. Однако ни самолетам, ни подводным лодкам обнаружить конвой не удавалось. Поэтому оба конвоя — вторая половина JW-54B из четырнадцати судов и обратный конвой RA-54B (в его эскорт помимо других боевых кораблей входил крейсер «Кент», который вез слитки драгоценных металлов) дошли до мест назначения без потерь.

Капитану цур зее Петерсу, получившему поручение обеспечивать патрулирование территории к югу от о. Медвежий, последующие недели ничего, кроме разочарования и ощущения неопределенности, не принесли. Группа «Железная борода» к

этому времени оказалась существенно ослабленной. Сначала U-307 была вынуждена отправиться на докование в Тронхейм из-за повреждений, полученных при взрывах глубинных бомб, потом U-713 врезалась в берег, высаживая персонал метеостанции на одном из островов к северу от о. Медвежий. В результате в распоряжении Петерса оставалось всего четыре подводные лодки. Все его просьбы о подкреплении остались без внимания, «несмотря на то, что проводка конвоев, по всей видимости, возобновилась», как он записал в дневнике.

Потери были не только в численности подводных лодок; знаменитые кавалеры Рыцарских крестов были либо отозваны с Баренцева моря, либо погибли. Повезло тем из них, кто получил штабные должности на берегу. Остальные, в том числе Макс-Мартин Тайхерт, Гюнтер Зейбике и Зигфрид Стрелов, пропали без вести вместе со своими лодками во время кровопролитной весны 1943 года. Те, кого прислали вместо них, прошли ускоренное обучение на Балтике и, конечно, значительно уступали своим предшественникам.

Только два члена группы «Железная борода» чувствовали себя в Арктике, как дома. Одним из них был 33-летний капитан-лейтенант Карл-Хайнц Хербшлеб, командир подводной лодки U-354, на боевой рубке которой была изображена знаменитая красная эмблема 11-й флотилии — белый медведь, сжимающий в своих могучих объятиях подводную лодку. Хербшлеб принял командование подводной лодкой серии VIIC в апреле 1942 года и некоторое время стоял в Бресте, затем его направили в Берген и, наконец, незадолго до Рождества, — на Север. Именно он отправил роковую радиограмму накануне Нового, 1942 года («Вокруг сплошное зарево»), после получения которой Гитлер решил, что идет уничтожение союзнического конвоя. Ланге вспоминает:

> «Хербшлеб был крупным, крепко сложенным человеком и славился тем, что всегда говорил громогласно, при этом надолго задумываясь».

В отличие от большинства своих собратьев-капитанов, Хербшлеб участвовал в реальных боевых действиях. Он потопил новое 7000-тонное судно «Уильям Кларк» типа «Либерти» и нанес сильные повреждения двум советским пароходам — «Петровский» и «Ванцетти».[19] С 22 октября Хербшлеб и его напарник — командир U-387 капитан-лейтенант Рудольф Бюклер — вели патрулирование района к югу от острова Медвежий. Однако Бюклер не имел такого опыта, как Хербшлеб. Ему было всего двадцать восемь лет, ему еще не доводилось выпускать боевую

торпеду и видеть, как заполыхает торговое судно. Это было первое длительное патрулирование в его жизни, и он с нетерпением ждал, когда все кончится. После сорок пяти суток, проведенных в море, 6 декабря подводные лодки пришли в Хаммерфест. Однако капитан цур зее Петерс даже не дал экипажам возможности как следует помыться и сменить белье. Уже на следующий день U-354 и U-387 были вынуждены распрощаться с базой «Блэк Уотч» и вернуться в район острова Медвежий, где дежурили лишь две лодки — U-636 и U-277.

Командир U-636, 31-летний капитан-лейтенант Ганс Гильдебрандт из Бремена, также был одним из ветеранов группы «Железная борода». Он воевал в Баренцевом море с весны 1943 года и потопил два советских корабля — 7200-тонный пароход «Тбилиси» и сторожевик СКР-54.[20] Он возвращался, выполнив задание по постановке мин далеко к востоку, в Карском море, и вдруг поступил приказ, отменявший предыдущий, согласно которому лодка должна была идти к берегу и отдыхать, — вместо этого ей следовало незамедлительно присоединиться к группе «Железная борода». Именно Гильдебрандт напугал ранее флотское начальство в Киле и Берлине, когда спутал самолет Ju-88 метеослужбы Люфтваффе с самолетом противника. Как и положено, эта ошибка была зафиксирована в его послужном списке. Подводным лодкам и их экипажам приходилось нелегко. Командование не жалело их — не менее безжалостны были и подводники по отношению к торговым судам, являвшимся их основной добычей. Как и Бюклер, 27-летний капитан U-277 Роберт Любсен тоже никого еще не потопил. Он прибыл на Север в августе, уже в четвертый раз участвовал в патрулировании, но ни разу еще не видел неприятельского судна. В данном плавании ему было приказано дежурить у кромки полярного льда, на несколько миль севернее острова Медвежий.

> «Когда мы утром выбрались наружу из боевой рубки, то увидели зазубренные края пакового льда. Громоздились торосы, отливавшие голубовато-зелеными оттенками. На воде у кромки льда были видны стаи морских птиц, а также резвящиеся тюлени. Непрерывно отламывались небольшие куски льда, которые затем медленно проплывали мимо нас. Воздух был морозным, а небо — сплошь серым».

Положение капитана цур зее Петерса в Нарвике становилось отчаянным. Все свидетельствовало о продвижении конвоев в Мурманск и обратно, а подводные лодки их не перехватывали.

> «Должен уведомить, что наблюдение в районе Прохода у острова Медвежий не имеет смысла, учитывая имеющиеся в моем распоряжении средства»,

— такую решительную запись он сделал 7 декабря.

Возобновление проводки конвоев вызвало перепалку между адмиралами, находившимися в Каа-фьорде, в Нарвике и Киле. Боевая группа была сформирована вопреки мнению Гитлера и должна была наносить «сокрушительные удары» по конвоям. Однако флагман группы «Тирпиц» был выведен из строя и стоял за противолодочным заграждением, а карманный линкор «Лютцов» вернулся в Германию. В середине ноября Боевая группа была еще более ослаблена после того, как 6-я флотилия эсминцев была переведена в южную Норвегию для противодействия ожидавшемуся нападению. Таким образом, оставались лишь «Шарнхорст» и пять эсминцев.

«17 ноября — это день, который стоит запомнить. Потому что это — день, когда мы выпустили из своих рук инициативу в боевых действиях и перешли к обороне, если иметь в виду надводные корабли» — так писал в дневнике командующий 4-й флотилией эсминцев капитан цур зее Рольф Иоханесон. Его пять эсминцев были новыми и относились к типу «Нарвик», на трех из них были установлены носовые спаренные 15-см орудия. Эти корабли были крупнее английских эсминцев и имели более мощное вооружение, однако из-за тяжелых носовых артиллерийских башен ухудшалась мореходность. При сильном волнении палубу заливало огромным количеством воды — правда, теперь это не имело особого значения, поскольку командующий флотилией не считал свои эсминцы средством нападения на союзнические конвои.

> «Когда-то мы имели боевое предназначение… Теперь же мы — просто телохранители у „Шарнхорста“»,

— с горечью писал Иоханесон.

Приказ о начале операции «Остфронт» по-прежнему оставался в силе, но никто уже не верил, что он когда-нибудь будет выполнен. Средства авиаразведки были неважными, боеспособных подводных лодок было мало, а сотрудничество с Люфтваффе оставляло желать лучшего. Поэтому у одного «Шарнхорста» и его эскорта из пяти эсминцев было бы мало шансов на успех при атаке на конвой с сильным прикрытием.

Большинство из тех, кто имел на это право, пытались отговорить командующего Боевой группой от авантюрного выхода в море. Кумметц умолял Бея подождать до окончания ремонта

«Тирпица», чтобы оба корабля действовали совместно. Он говорил, что в одиночку «Шарнхорст» будет очень уязвим, встретившись с британскими эсминцами, которые были оснащены более совершенными радарными установками, позволяющими проводить торпедные атаки в ночное время. Бей оценивал сложившуюся ситуацию не менее пессимистично, однако ни во что не хотел вмешиваться. Он предполагал, что атака на конвой будет проведена эсминцами под прикрытием огня «Шарнхорста». 22 ноября, когда корабли были впервые приведены в состояние боевой готовности и ждали приказа о выходе в море, Бей сформулировал свое мнение следующим образом:

> «Я полностью осознаю, что атака на конвой зимой, при нынешнем состоянии Боевой группы, может быть осуществлена лишь с большим трудом… Все будет зависеть от везения… или от вероятности того, что противная сторона допустит какие-то существенные ошибки. Тем не менее, несмотря на то, что мы в некотором смысле уступаем противнику, мы имеем опыт, накопленный нашим флотом во время предыдущих сражений на море. И это оправдывает надежду на то, что удача вновь будет на нашей стороне».

Эти не очень обоснованные слова контр-адмирала Бея на бумагу переносил скорее всего его писарь Генрих Мюльх. В это время Мюльх, полностью поглощенный своей любовью, мог думать о чем угодно, но только не о спорах, которые вели между собой адмиралы. Гертруда написала ему, что очень боится бомбардировок, которым подвергается Рур, и Генрих старался всячески ее успокаивать.

> «Все, что происходит вокруг нас, прежде всего отражается на нервах»,

— писал он и продолжал:

> «Когда проходит потрясение от услышанного, выясняется, что многое не сходится с фактами. Некоторые люди слушают английское радио, и поэтому против своей воли постепенно становятся нашими врагами. Я здесь могу сравнивать то, что говорится, с реальными фактами. Что-то является откровенной ложью, что-то чересчур преувеличивается и используется в пропагандистской войне и в войне нервов… Пока что на вас не сыпались зажигательные бомбы, дорогая… так

что не бойся, никогда на самом деле не бывает так плохо, как кажется…»

У него возникла еще одна и более серьезная проблема, которая не давала ему покоя. В Германии его семья, наконец, поняла, что переписка с Гертрудой дала ростки, из которых выросла подлинная любовь. Но отец вовсе не собирался мириться с этим. Да, Гертруда была с живым характером и красивой, но ведь она все-таки дочь всего лишь официанта. Семье Генриха было нелегко оплачивать его образование, и родители настаивали, чтобы Генрих нашел себе подругу из приличной семьи, обеспеченной и занимающей соответствующее положение в обществе. Гертруде эти разговоры причиняли боль, она считала их унизительными для себя, а Генрих писал ей:

«Моя дорогая девочка, вокруг нашей любви началась борьба. Они больше ни о чем не думают. Однако не надо бояться, спорить и сдаваться… Ты, конечно, знаешь, что моим родителям пришлось пойти на некоторые жертвы, чтобы я смог учиться в школе еще два года… и, конечно, всех удивило, что мы так быстро нашли и полюбили друг друга. Я написал отцу и вежливо, но твердо все объяснил. Тебе же я хочу сказать следующее: то, что говорят, меня не волнует, потому что ведь надо учитывать, что родители беспокоятся о моем будущем, и, следовательно, о твоем тоже. Чем занимаются родители, не имеет значения. Для меня важно лишь то, что я хочу пройти по жизни с женщиной, которая меня любит, верна мне и является хорошим другом, которая всегда будет рядом со мной в радости и горе, которая верит мне и дает веру в будущее… Красота — это только внешность, я не придаю этому большого значения. Я мечтаю о здоровых детях, душевном спокойствии, теплоте отношений и порядке в жизни… Вот почему тебе не следует грустить и переживать, моя дорогая девочка. Я люблю тебя больше, чем когда-либо… Я предчувствовал, что конфликт возникнет, и постараюсь сделать так, чтобы все уладилось. Все это никак не повлияет на нашу любовь. Я знаю, что ты горячо любишь меня и веришь мне, так что и я должен верить тебе и постараться сделать тебя, только *тебя* счастливой, несмотря на все разговоры о твоем прошлом, злобные слухи, ворчанье и предупреждения».

Контр-адмирал Бей был уверен, что в ноябре выход не

состоится. Проходила неделя за неделей и уже приближалось Рождество, однако ни Люфтваффе, ни подводные лодки больше не сообщали об обнаружении противника. Теряя терпение, Хинтце выжидал еще две недели и, наконец, опять распорядился сняться с якоря. Ночь он провел в Скилле-фьорде, затем линкор обогнул мыс Лоппа и вошел в Бур-фьорд. Хинтце извлек урок из нападения на «Тирпица»: он хотел, чтобы у него было несколько мест возможных якорных стоянок, если англичане вздумают повторить свою столь успешную атаку.

> «Благодаря своим агентам враг наверняка знает о том, что в Альта-фьорде часто проводятся учения и при благоприятных обстоятельствах может направить диверсионно-десантный отряд… если объект нападения… будет стоять на якоре, неподвижный и не защищенный»,

— писал он в дневнике.

Опасения Хинтце были вполне обоснованными. Начиная с ноября, «Лира» и «Ида» регулярно передавали радиограммы из Каа- и Ланг-фьордов, однако агентам приходилось нелегко. В Порсе Трюгве Дуклат каждый день сталкивался носом к носу с местным осведомителем, являвшимся к тому же и ярым нацистом. Они оба работали на электростанции и жили в одном и том же доме; и именно там антенну смело спрятали на водосточной трубе.

> «Эта антенна впоследствии оказалась неэффективной, и я не мог выходить на связь с Лондоном до тех пор, пока меня не посетила идея о том, чтобы заменить отрезок одного из телефонных проводов между столбом и домом, где я жил, на антенну. Все начало работать как надо, и вскоре я мог связываться с Центром ежедневно»,

— писал Дуклат в своем отчете после окончания войны.

Вообще говоря, им с Рольфом Сторвиком пришлось проявить большую изобретательность, когда потребовалось спрятать «Лиру». Прямо на виду у любопытных зевак они под черным ходом в бывшую виллу управляющего шахтой выкопали небольшой подвал. Над ним установили шкаф, внутри которого было смонтировано гениальное механическое устройство. При повороте рычага, внешне похожего на обычный деревянный штифт, сдвигалось дно шкафа. Открывался лаз со ступеньками, по которому можно было спуститься в подвал, где находился

передатчик. Дуклат писал:

> «В нашей „студии“ мы установили печь, чтобы избежать сырости. Мы работали на этой аппаратуре вплоть до 6 июня 1944 года».[21]

Первая зарегистрированная радиограмма была помечена 5 ноября 1943 года, в ней говорилось:

> «Плавучий госпиталь „Посен“ доставил торпеды на базу подводных лодок в Хаммерфесте. Пришел туда вчера, 4 ноября».

В следующей радиограмме, от 10 ноября, Сторвик и Дуклат сообщали:

> «Есть сведения, что „Ставангер-фьорд“ [конфискованный норвежский трансатлантический лайнер] переоборудован в ремонтное судно и отправлен на Север с немецким экипажем для проведения ремонтных работ на „Тирпице“».

Несмотря на отрывочный характер, эта информация была очень ценной. Благодаря ей англичане получали лучшее представление о местной обстановке, а это могло пригодиться при подготовке очередных атак.

В других радиограммах проскальзывали нотки отчаяния. Например, 29 ноября сообщалось следующее:

> «У нас ничего не получается из-за отсутствия поддержки. Больше всего нам не хватает денег и табака. По известному нам адресу никто не отвечает. Когда мы начинали, у нас было 800 крон. Наши личные средства весьма ограниченны. Мы никакой помощи не получим, если не будем за нее платить».

В это время в Альте Торстейн Петтерсен Рааби приступил к работе в дорожном управлении, якобы в должности помощника Карла Расмуссена. В качестве кассира каждую неделю Карл проделывал длинный путь до Лангфьордботна, чтобы выдать зарплату рабочим. Можно сказать, что возможность собирать при этом информацию, а также привлекать новых помощников будто была ниспослана свыше. Среди них оказались: брат Сигрид Расмуссен — Хальвор Опгаард, плотник, соорудивший тайник для «Иды» под письменным столом в помещении конторы управления; Харри Петтерсен, шофер, дом родителей которого был

расположен недалеко от стоянки «Тирпица» в Каа-фьорде, у Петтерсена был «Форд» выпуска 1937 года; аккордеонист Элиас Ёствик из Хаммерфеста, также работавший в дорожном управлении и участвовавший в сеансах радиосвязи; были еще владелец магазина Иене Дигре и бывший полицейский Ионас Кумменейе — они оба жили на берегу Ланг-фьорда.

> «У Карла было много знакомых, и он ни у кого не вызывал подозрения. Если он к кому-нибудь обращался с просьбой, то ему обычно не отказывали. Так что больших усилий от него в этом смысле не требовалось».

Немецкая военная полиция *(Feldgendarmerie)* была довольно бдительна, так что агенты часто попадали впросак. «Нас часто останавливали на контрольных постах. Пистолеты мы прятали в машине. При возникновении опасной ситуации мы должны были отстреливаться, но последнюю пулю оставлять для себя. Таков был приказ», — рассказывает Харри Петтерсен, которого привлекли к подпольной работе во время Рождества 1943 года. Впоследствии Рааби так описывал эти события:

> «Он [Петтерсен] поехал домой в Каа-фьорд, а на следующий день оказался на борту судна „Монте-Роза“, предлагая купить у него рыбу. Вскоре он уже стал своим и активно участвовал в выпивках рабочих, так что было нетрудно следить за происходящим в Каа-фьорде. Однажды он, улыбаясь, зашел в контору и сообщил, что ему удалось побывать на „Тирпице“. Он придумал такую уловку. Дело в том, что если вы, забыв пропуск, шли мимо „Тирпица“, часовой задерживал вас и отводил к дежурному офицеру. Затем немцы обращались к начальнику местной полиции, который должен был подтвердить, что задержанный говорит правду; после этого вас отпускали, сделав жесткое предупреждение. Именно так и поступил Харри, правда, ничего особенного он не увидел».

Пребывая на ферме своих родителей, Сигрид Опгаард Расмуссен ждала рождения ребенка, что должно было произойти примерно через месяц, но о счастливых временах можно было только вспоминать. Теперь она уже знала больше о происходящем, и ей становилось все страшнее:

> «Калле часто приносил радиопередатчик домой. Он прятал его за комодом с зеркалом, который стоял в углу

комнаты. Когда он приходил домой поздно ночью, то ставил рюкзак с передатчиком прямо на пол в нашей спальне. Я несколько раз спрашивала, надо ли ему таскать этот передатчик. Он говорил, что отвечает за него… Калле по ночам преследовали кошмары. Он просыпался и звал меня. Однажды вытащил револьвер, всегда лежавший у него под подушкой, и сказал: „Я должен выстрелить в себя раньше, чем это сделают немцы“. Становилось все труднее общаться друг с другом. Мне не разрешалось задавать вопросы, но удержаться от этого было трудно. Калле тоже был на пределе — это замечали все. Он сильно изменился. Однажды он сидел в гостиной, держа в руках газету, мать сказала мне: „Знаешь, ведь он не читает газету, а просто смотрит на нее…“ Торстейна это тоже беспокоило. Он частенько заходил к нам. Однажды рано утром, в воскресенье, он буквально ворвался в нашу спальню. Оказывается, он хотел удостовериться, что Калле на месте».

Сохранилось только три радиосообщения, переданных «Идой» осенью 1943 года. В одном из них, датированном 13 ноября 1943 года, говорилось:

> «Есть сведения, что „Шарнхорст“ находится в Ланг-фьорде. Этот фьорд промерзает до Эйдснеса, но сейчас вода открытая».

Это была простейшая информация, однако могла служить подтверждением того, что агенты ведут пристальное наблюдение за немецким флотом.

Только спустя месяц подводные лодки вновь обнаружили признаки конвоя. Третий конвой сезона проводки — JW-55A, состоявший из девятнадцати судов, проходил мимо острова Медвежий 18 декабря, и Ганс Гильдебрандт радировал:

«ВИЖУ ОДИНОЧНОЕ СУДНО, ПРЕСЛЕДУЮ».

Это было очередное невразумительное сообщение U-636, и неудивительно, что к нему отнеслись скептически. Шнивинд внес в дневник такую раздраженную запись:

> «В данный момент сообщение представляется довольно непонятным».

Тревогу объявили только через два часа, когда Гильдебрандт сообщил о двух замеченных им эсминцах, а служба *B-Dienst* перехватила два приказа, адресованные конвою. На поиски конвоя были отправлены две боеспособные подводные лодки из группы «Железная борода». Капитану цур зее Петерсу были приданы еще четыре новые подводные лодки, в воздух поднялись самолеты Люфтваффе. В ночь с 18 на 19 декабря капитан-лейтенант Хербшлеб с U-354 сообщил, что видел на горизонте вспышку осветительного снаряда и слышал несколько подводных взрывов. Все говорило о том, что прошел очередной конвой, а Кригсмарине не смогли его перехватить.

Лишь одному человеку эта отрывочная информация казалась вполне убедительной, а именно — гросс-адмиралу Карлу Дёницу. Наконец наступил момент, которого он ждал с марта. Ставкой в атаке была его репутация; пришло время действовать. В этот же день он вылетел в ставку Гитлера «Вольфшанце», имея на руках полученные драматические новости. Он сказал:

> «„Шарнхорст“ и эсминцы из Боевой группы атакуют следующий конвой, который выйдет из Англии в Россию, если будет полная уверенность в успехе. Если проводка конвоев будет носить регулярный характер, то следует усилить флотилию подводных лодок на Севере. Я уже распорядился об отправке туда дополнительных подводных лодок».

Будучи политиком-реалистом *(Realpolitiker),* Дёниц все же сделал небольшую оговорку, но подтекст был ясен: путем нанесения смелого удара надо было восстановить честь Боевой группы.

В это время «Шарнхорст» вернулся из Бур-фьорда и находился в состоянии полной готовности к выходу в море, якорь был брошен на прежнем месте стоянки — у входа в Ланг-фьорд. Торговые же суда конвоя JW-55A уже входили в Кольский залив. Вновь пришлось отменять атаку. От всего это можно было впасть в отчаяние. Еще один из адмиралов Гитлера — осторожный Отто Клюбер, получив кратковременный отпуск, отправился домой, на похороны. Замещать его было поручено капитану цур зее Рудольфу Петерсу. Ведя записи в дневнике, Петерс не скрывал своего разочарования:

> «Несколько месяцев передвижения противника на Севере вызывали у нас только сомнения. До сих пор не знаем толком, идут конвои или нет. Мои возможности никак не могут компенсировать отсутствие воздушной

разведки».

Наступило 20 декабря 1943 года. Петерс по-прежнему не знал, что из Шотландии вышел очередной конвой — четвертый по счету за последние пять недель. Но вскоре ему было суждено осознать с невероятной ясностью, что же на самом деле происходит.

Глава 12
НЕУДАЧИ ПРОДОЛЖАЮТСЯ

ОСЛО, АВГУСТ-ОКТЯБРЬ 1999 ГОДА.

Лето заканчивалось. У меня до последнего теплилась слабая надежда на то, что удастся организовать новую экспедицию до наступления осенних штормов, потому что тогда это уже будет просто невозможно. Даже в сентябре Баренцево море может быть настроено миролюбиво, одаряя путешественников прохладными юго-восточными ветрами, слабым волнением и прекрасными закатами. Но уже в октябре плавание становятся опаснее: температура падает, медленно, но неумолимо кромка полярных льдов продвигается к югу. И когда холодный северный ветер встречается с южным, возникающее атмосферное возмущение порождает циклоны, которые перемещаются к берегу. В такое время просто неразумно рисковать дорогостоящим научным оборудованием для подводных исследований.

В середине сентября мы со Стейном Инге Риисе занимались тем, что искали в районе Сеньи затонувшее рыболовное судно «Утвик Сениор», которое в феврале 1978 года исчезло при невыясненных обстоятельствах, причем погибли все девять членов экипажа. Глубина моря в этом районе около 40 метров над континентальным шельфом, он через несколько миль резко обрывается, и глубина достигает 1000 метров. Этот район рыбаки называют «великой впадиной», здесь ежегодно проходят огромные косяки трески, направляющейся к пастбищам у Лофотенских островов. С южной стороны через плато перекатывается нескончаемый поток — вода, увлекаемая Гольфстримом. Там, где сталкиваются ветры и это бурное течение, формируются штормы ужасающей силы.

Однако нам досталось два спокойных дня, в течение которых мы на «Рисё» прочесывали район в 4 милях от круто обрывающейся в море скалы Оксен. Не было ни дуновения ветра, судно плавно покачивали почти неощутимые волны, которые приходили со стороны безбрежного океана. Ночью светила полная луна, и слабая рябь превращалась в пенящуюся серебристую филигрань. Несмотря на то, что скорость течения на поверхности достигала 4 узлов, Стейн Инге нырял на глубину до 40 метров. А найденные обломки судна мы без особого труда поднимали на поверхность с помощью лебедки.

Между делом мы говорили и о «Шарнхорсте». Я нанес на карту все известные мне точки между 72 и 73 градусами северной

широты и 28 и 29 градусами восточной долготы. Этих точек уже было сотни, и все же определенная закономерность наблюдалась. В пяти участках было сосредоточено наибольшее число точек — они были расположены так плотно, что накладывались друг на друга.

«Это, конечно, затонувшие корабли», — говорил Стейн Инге.

«Но который из них „Шарнхорст“»? — спрашивал я.

«Не узнаем, пока не запустим туда нашу „рыбину“ с сонаром и не посмотрим», — отвечал он.

Было одно затруднение: расстояние между крайними участками на моей карте составляло от 60 до 70 миль. У меня было дурацкое состояние. Я столько времени потратил на сбор этой информации, дом был завален всевозможными картами. Я собирался сузить район поисков, а оказалось, что он существенно расширился. Мы начали с прочесывания участка 4 на 7 километров, а теперь имели 120 на 120 километров, площадь этого участка составляла около 15 тыс. квадратных километров. Становилось все яснее, что я взялся за такой проект, что возникающие препятствия просто непреодолимы. Я чувствовал себя, как альпинист, который, карабкаясь по склонам горы, наконец достигает вершины и видит перед собой нагромождение еще более высоких вершин. Когда наступило полное отчаяние, у меня возникло желание сдаться и забыть обо всем, считая эту затею просто чрезмерно честолюбивой мечтой. Образно говоря, было ощущение, что я откусил такой кусок, что не смог его проглотить. С другой же стороны, я уже больше тридцати лет занимался журналистикой и в какой-то мере привык рассчитывать на случай. Вспоминая прошлое, я все-таки мог утверждать, что удач было примерно столько же, что и неудач. Это, конечно, утешало, но слабо.

Мы со Стейном Инге прикинули, что все наиболее важные участки мы можем обследовать с помощью сонара за семь дней. Мы даже обсуждали такой вариант — не стоит ли рискнуть и сразу отправиться к Нордкапу.

Соблазн был большой, но, посовещавшись, мы все же отказались от этого. «Рисё» все лето занимался обследованием кораблей, затонувших во время войны в бухте Нарвика, нашему судну и экипажу требовался отдых. А я, в свою очередь, умудрился так упасть с велосипеда, что сломал несколько ребер. Я не мог ни смеяться, ни плакать, а подниматься с койки мог, только испытывая ужасную боль. Что было бы с таким крупным мужчиной весом 100 килограммов, еле стоявшим на ногах, в открытом море, — было страшно подумать. Экипаж безжалостно издевался надо мной. «В следующий раз не пей, особенно если ты

за рулем». Это было тем более обидно, что несчастный случай произошел на совершенно ровной дороге, а я был абсолютно трезв.

Метеосводки из Баренцева моря были разные. Конечно, могло случиться так, что нам крупно повезет, и мы натолкнемся на останки корабля в первый же день. Однако на такую удачу надеяться нельзя, когда до Нордкапа 100 миль, а ты находишься на открытой палубе. Нужно все тщательно подготовить и продумать. С большой неохотой, но на этот раз мы все же решили отказаться от экспедиции. Сезон подводных работ заканчивался. Проект пришлось отложить еще на год. Я вернулся в Эвенес и затем вылетел в Осло. Приближаясь к столице, самолет попал в штормовую погоду; каждое сотрясение я ощущал как удар ножа в спину. Когда я добрался до дому, то прежде всего бросил велосипед в подвал, а затем решил выпить чего-нибудь покрепче. Как это ни глупо, но казалось, что мне станет полегче.

Глава 13
ЗАГАДОЧНОЕ БЕЗРАЗЛИЧИЕ

НОРВЕЖСКОЕ МОРЕ, 20–23 ДЕКАБРЯ 1943 ГОДА.

Конвой JW-55B вышел из шотландского порта Лох-Ю в 14.30, в понедельник, 20 декабря 1943 года. В него входило девятнадцать пароходов, которые шли в шесть рядов с крейсерской скоростью 10 узлов. Коммодором был контр-адмирал Мэйтлэнд Баучер, призванный на службу из запаса. Свой флаг он поднял на новом 11 000-тонном судне типа «Либерти», построенном в Канаде, — «Форт Каллиспелл». В эскорт входило два эсминца, три тральщика и четыре корвета.

Тяжело груженные торговые суда везли 200 тыс. тонн боеприпасов, танков, авиационного бензина и других важных объектов поставок в Россию. Это был заманчивый трофей. Помимо ценного груза, заслуживал внимания необычный маршрут конвоя, проложенный в северных широтах так, что от норвежского побережья его отделяло всего 400 миль. Таким образом, конвой оказывался вне досягаемости немецких бомбардировщиков, но в пределах радиуса действия воздушной разведки. Замысел был такой, что конвой должен быть обнаружен. В результате и корабли, и их экипажи превращались как бы в ставку в смертельно опасной игре в покер. Британское адмиралтейство, на которое давил Черчилль, было намерено выманить Боевую группу из своих укрытий в Ланг- и Каа-фьордах и затем атаковать ее.

Около 11.00 в среду, 22 декабря, когда конвой был примерно на широте Тронхейма, сигнальщики тральщика «Глинер» заметили за кормой самолет, летевший в сторону Норвегии. Это был двухмоторный самолет метеоразведки Ju-88, базировавшийся на аэродроме в Варнесе. Он совершал обычное патрулирование, и летчик, несмотря на низкие тучи, не мог не заметить конвой.

В 12.46 ожили телетайпы в штабе командующего флотилией в Киле генерал-адмирала Отто Шнивинда и отстучали:

> *«FLIEGERFÜHRER* (Командующий авиационным соединением. — *Прим. пер.*) *NORD (W)* СООБЩАЕТ: В 10.45 В КВАДРАТЕ AE6983 [100 миль к северо-востоку от Фарерских островов] ОБНАРУЖИЛ 40 СУДОВ И КОРАБЛЕЙ СОПРОВОЖДЕНИЯ, ВОЗМОЖНО ПРИСУТСТВИЕ АВИАНОСЦА. КУРС 45 ГРАДУСОВ. СКОРОСТЬ 10 УЗЛОВ».

Британская приманка сработала: конвой был замечен. Однако разочарования последних месяцев заставляли Шнивинда проявлять осмотрительность. Он писал в дневнике:

> «Полученное сообщение вызывает некоторое удивление. И местонахождение, и состав конвоя не совсем понятны. В данный момент я склоняюсь к той точке зрения, что на ошибочность [сообщения метеосамолета] могли повлиять многие факторы. Следует подождать, пока не поступят дополнительные данные. Попытка высадки десанта представляется маловероятной. Скорее всего это — конвой, но идущий курсом, который ранее не был нами зафиксирован».

Несмотря на некоторую неопределенность ситуации, телетайпная связь между штабом командующего в Киле и капитаном цур зее Петерсом в Нарвике начала работать более активно. Гитлер давно опасался возможного вторжения англичан в Северную Норвегию. Трем подводным лодкам, шедшим на Север, было приказано изменить курс и идти в Вест-фьорд, а летчикам на аэродроме Тромсё — оказать поддержку Боевой группе, если она ввяжется в бой с противником в лабиринте Лофотенских островов.

Тем временем экипажи «Шарнхорста» и кораблей сопровождения спокойно готовились встречать Рождество. Погода была прекрасная, температура — около нуля. Наступил и ушел в прошлое самый короткий день в году. На куполе небосвода сверкали звезды, а иногда в атмосфере возникали магнитные бури, и тогда можно было видеть сполохи северного сияния — желтые, зеленые и фиолетовые языки фантастического пламени, быстро колеблющиеся над стоянкой кораблей.

Примерно в 11.30 утром 22 декабря тральщик R-121 встал на якорь рядом с линкором. Это прибыл контр-адмирал Эрих Бей, который привез дополнительные пайки по случаю Рождества.

> «Моряки предвкушали мирную, веселую встречу Рождества на борту своих кораблей и рассчитывали на некоторое послабление дисциплины, по крайней мере, во время праздника… Рождество чувствовалось во всем… Капитан вел себя непринужденно. На первом плане были праздничная обстановка и приподнятое настроение моряков — в данном случае это было даже важнее дисциплины и внешнего лоска».

Только восемьдесят членов экипажа — офицеров и матросов

— получили двухнедельный отпуск по случаю Рождества. Радуясь этому, они уже уехали из Альты. Одним из них был корабельный парикмахер — веселый 41-летний баварец Карл Эрнст Вайс, служивший на флоте с начала 20-х годов. Он был большим почитателем Гитлера и благодаря связям в партийной среде в 1939 году добился назначения парикмахером на «Шарнхорст»; в салоне у него было три гражданских помощника. Одновременно он представлял *NSDAP (нацистскую партию)* на борту линкора. Один из его внуков рассказывает:

> «Приезжая в отпуск, он привозил целые коробки приборов для бритья, лосьоны, шампуни, зубную пасту и щетки. Ему все это упаковывали. На борту было почти 2000 моряков, каждого из которых через неделю-другую надо стричь, так что дед жил как сыр в масле. Он очень гордился как своей работой, так и кораблем. Помню, он говорил, что брить капитана было практически невозможно, настолько задубели его щеки, а щетина была жесткая, как у кабана! Он радовался тому, что оказался среди счастливчиков, получивших отпуск».

Остававшимся на борту, далеко от дома, было труднее еще и потому, что работа почтовой конторы Альты всю осень оставляла желать лучшего. Иногда письмо шло до адресата несколько недель. 16 декабря Генрих Мюльх жаловался на то, что сильно устал и расшатались нервы — его успокаивали только письма из дома. «Я всегда с нетерпением жду твоих писем, — писал он Гертруде. — Ты заполнила всю мою жизнь, ты как бы олицетворяешь все прекрасное и любимое. Никто не может разлучить нас. Пусть судьба будет благосклонна к нам».

Служба Генриха в качестве писаря у адмирала подходила к концу. Он подал заявление с просьбой разрешить продолжить образование во Франкфурте, и были все шансы, что его отпустят еще до конца года. Надежда на это все сильнее чувствовалась в его письмах, хотя были и перепады в настроении. Например, 19 декабря он писал:

> «*Was sich Soldaten wünschen?* [По заявкам военнослужащих]. Это — название замечательной радиопрограммы, которую передают по воскресеньям, но мы-то мечтаем о мешках писем из дома. Последний раз такой мешок был получен три недели тому назад. Наша заявка ни разу не была выполнена. Как я мечтаю хотя бы о небольшом письме от тебя!.. Увы, сегодня опять ничего нет».

Однако концовка письма была более оптимистична:

> «Когда ты получишь это письмо, пройдет четыре месяца, как мы расстались, моя дорогая. Если прибавить еще четыре, то закончится срок моего пребывания здесь. А может быть, демобилизуют еще раньше. Давай надеяться, что война не повлияет на наши чувства! Я еще не получил разрешение на продолжение учебы, но решение об этом будет принято в течение ближайших одиннадцати дней — в общем, совсем скоро. Я загибаю пальцы: оправдаю или не оправдаю твои надежды?.. Пусть судьба сама распорядится. Что бы ни случилось, но скоро я опять буду рядом с тобой…»

Через два дня он писал еще радостнее:

> «Прошло еще четыре недели, и сегодня у меня праздник. Получил целую пачку писем, в том числе от тебя!.. И еще важное событие: сегодня приехал новый писарь! С божьей помощью… мы будем ходить в школу вместе… эта простая радость будет иметь большие последствия…»

Однако от надежд на спокойное Рождество вскоре пришлось отказаться. Моряки едва успели вскрыть конверты, как вновь была объявлена трехчасовая готовность — около двух часов дня 22 декабря. На борту «Шарнхорста» Бей, Хинтце и старшие офицеры корабля обсуждали происходящие события. В совещании также принимали участие командующий 4-й флотилией эсминцев капитан цур зее Рольф Иоханесон и корветен-капитан *(капитан 3 ранга)* с Z-29 Теодор фон Мутиус:

> «Нам с Мутиусом было не до Рождества. Вместо этого мы думали, что же делать с конвоем».

Иоханесон писал:

> «Случайно ли конвой обнаружил самолет, совершавший метеорологическое патрулирование? Все равно, это удача. Завтра, после проверки, будем знать точно».

Как только Ju-88 приземлился в Варнесе, летчика допросили. В 15.56 предчувствия генерал-адмирала Шнивинда подтвердились. Летчик признался, что не смог точно определить тип судов из-за плохой видимости. Теперь он говорил по-другому

и утверждал, что это были не военные корабли, а торговые суда водоизмещением от двух до трех тысяч тонн. «Учитывая наш печальный опыт и размеры судов, сообщение пилота может быть совершенно неверным, — писал Шнивинд. — Скорее всего это просто рыболовные суда».

Несмотря на возникшие сомнения, состояние готовности отменено не было. Новые подводные лодки были сняты с дежурства у Лофотенов и направлены в район острова Медвежий, а Люфтваффе было приказано провести более тщательную разведку. Лишь одна из лодок не дошла до места назначения. U-711, которой командовал Ганс-Гюнтер Ланге, должна была быть девятой в составе «Железной бороды», однако в узком Тьельдсунне с ней столкнулся сторожевой корабль, превысивший допустимую скорость. Корпус подводной лодки был сильно поврежден, и ее пришлось поставить в плавучий док в Тронхейме для ремонта. Капитан сторожевика растерялся и приказал всем прыгать в воду.

> «Это была трагическая ошибка, которая стоила жизни многим молодым морякам. Было темно, и мы смогли подобрать лишь нескольких человек. Эта трагедия так потрясла капитана, что он вскоре застрелился. Для нас же столкновение оказалось неприятным событием. Конечно, мы как бы получили незапланированный рождественский отпуск, но ведь нам надо было быть у острова Медвежий».

Утром 23 декабря конвой был обнаружен вторично — примерно в 400 милях западнее Лофотенов. С северных аэродромов поднимались бомбардировщики «Юнкерс» Ju-88, четырехмоторные «Фокке-Вульф-200» «Кондоры» и неуклюжие гидросамолеты «Блом-Фосс-138»; они должны были вести наблюдение за союзническим конвоем весь день. Постепенно облака начали рассеиваться, дул не очень сильный юго-западный ветер, иногда шел дождь. Несмотря на пелену дождя, видимость оставалась хорошей, так что летчики на этот раз точно определили, что это была не рыболовная флотилия, а действительно конвой, в который входило около двадцати торговых судов и примерно двенадцать корветов и эсминцев.

Беспокоило лишь явное безразличие конвоя к появлению немецких разведывательных самолетов.

> «Конвой идет на север, удаление от берегов Норвегии 400 миль, что ненамного превышает предельный радиус действия бомбардировщиков. А то,

что он досягаем самолетами-разведчиками, никого не смущает. Вероятно, англичане считают себя равными по силе с Боевой группой или не ожидают атаки»,

— такого мнения придерживался капитан цур зее Иоханесон на борту Z-29 в Ланг-фьорде.

В Киле генерал-адмирал Отто Шнивинд рассуждал более определенно:

«К полудню 26.12 конвой может быть уже на траверзе острова Медвежий… Удивительно то, что он идет вблизи от берега, расстояние до него всего 380 миль. Возможно, англичане считают нас слабым противником. Однако нельзя исключить и такой возможности, что конвой служит приманкой… и что где-то поблизости находится сильное ударное соединение, которое уничтожит немецкую Боевую группу, если она решится на атаку».

В Каа-фьорде, а также в Нарвике и Киле адмиралы изучали карты, на которые был нанесен маршрут конвоя; последний продолжал идти в северном направлении, уверенно выдерживая среднюю скорость 10 узлов. Он приближался к району дежурства «Железной бороды» и вскоре должен был оказаться в пределах дальности, достаточной для молниеносной атаки «Шарнхорста» и пяти эсминцев 4-й флотилии.

Прошел почти год после унижения Кумметца, которое он претерпел в том же районе, а Гитлер принял тогда решение пустить на слом весь океанский флот. Теперь возник первый реальный шанс восстановить честь флота, нанеся конвоям, идущим в Россию, «сокрушительный удар».

Трофей был ценный и соблазнительно близок. Вообще говоря, все это было слишком хорошо, чтобы быть правдой, и поэтому флотское начальство то впадало в оптимизм, то начинало сомневаться. Рольф Иоханесон писал в дневнике:

«Поразительно, насколько спокойно, со скоростью моторной лодки, идет конвой прямо к острову Медвежий. Такое впечатление, что ни Люфтваффе, ни Боевая группа не существуют».

Однако в данном случае Иоханесон ошибался: англичане были прекрасно осведомлены о существовании Боевой группы.

Глава 14
ТАЙНЫ БОРТЖУРНАЛОВ

ОСЛО, ОСЕНЬ 1999 ГОДА.

К этому времени мне удалось собрать копии наиболее ценных документов, имеющих отношение к сражению у Нордкапа; я обращался в следующие открытые архивы: Государственный архив *(Public Record Office)* в Лондоне, Военный архив *(Militärarchiv)* во Фрейбурге, Германия, Национальный архив *(National Archives)* в Вашингтоне и Военно-морской музей *(Naval Museum)* в Хортене, Норвегия.

Адмиралом Фрейзером было составлено два подробных отчета. Первый из них датирован 31 декабря 1943 года и был написан на борту флагмана «Дюк оф Йорк» при возвращении из Мурманска в Скапа-Флоу; в нем ничего не говорилось о том, где был потоплен «Шарнхорст». Второй отчет датирован 28 января 1944 года, в нем я обнаружил такую фразу:

> «Последними, кто видел линкор, были „Ямайка“, „Матчлесс“ и „Вираго“, и это было примерно в 19.38; в 19.48 подошел „Белфаст“ и провел вторую торпедную атаку, корабль затонул в точке с приблизительными координатами 72°16′ N, 28°41′ E».

Прошло уже четыре недели со дня сражения, и Фрейзер имел возможность спокойно отдохнуть. Когда адмирал вернулся на базу в Скапа-Флоу, у него было много времени на то, чтобы изучить необходимые карты и отчеты, а также поговорить со своими капитанами. В высшей степени пунктуальный и добросовестный, он был очень требователен к штурманам. Он и сам писал в отчете:

> «Штурманы флагмана проделали хорошую работу, их карты с прокладкой курса были полезны мне и кораблю. Я и сам то стоял на мостике, то шел в штурманскую рубку, где все время находился начальник штаба. Я убежден, что штурманы должны постоянно взаимодействовать с адмиралом, чье место, очевидно, на мостике».

Начальником штаба у Фрейзера был капитан Уильям («Билл») Слейтер, который на борту «Дюк оф Йорк» появился незадолго до сражения. Это был высокий лысый человек «с

красным лицом и очень длинным носом». Он был сторонником жесткой дисциплины и «всегда максимально четко формулировал задачи». В боевой обстановке «был хладнокровен и уверен в своих действиях… Он постоянно носил противобликовые очки, в бою надевал каску и от остальных требовал того же».

Слейтер также следил за тем, чтобы велась поминутная прокладка курса флагмана «Дюк оф Йорк» и остальных кораблей флотилии во время боя. Под его началом была штурманская служба, в состав которой входили как офицеры, так и матросы, она должна была сделать все, чтобы Фрейзер в любую минуту мог узнать, где находится корабль.

Несмотря на все это, по какой-то причине была допущена грубая ошибка: ведь «Шарнхорст» погиб вовсе не там, где это произошло по мнению Фрейзера. Британские корабли, особенно службы, работавшие под присмотром адмирала, всегда славились своей тщательностью и точностью наблюдений. Но если так, то в чем же дело?

В бортжурнале «Дюк оф Йорк» не удалось найти ничего такого, что могло бы раскрыть тайну, наоборот, все запуталось еще больше. Записи были лаконичными и четкими:

> «19.29. Дистанция 4000 ярдов. Крейсеры и эсминцы выдвинулись для уничтожения врага торпедами.
>
> 19.45. Немецкий линкор „Шарнхорст“ затонул в точке 72.29 N, 28.04 E».

Все это было странно. Точка, зафиксированная в бортжурнале, отличалась от приведенной Фрейзером в официальном отчете и была смещена по крайней мере на 37 миль к западу, т. е. расхождение было не таким уж малым.

Я полагал, что записи в журнале были сделаны во время сражения, либо непосредственно после его окончания. Что же произошло в промежутке времени между 26 декабря 1943 года и 28 января 1944 года, из-за чего Фрейзер изменил координаты злополучной точки? Было ясно, что участники событий обсуждали этот вопрос. Судя по записям в бортжурналах, мнения штурманов «Дюк оф Йорк» и флагмана вице-адмирала Роберта Барнетта «Белфаст» на этот счет отличались. Официальные координаты точки потопления были взяты из отчета Барнетта, составленного 1 января 1944 года:

> «В 20.02 было замечено большое пятно нефти в точке с приблизительными координатами 72°16′ N, 28°41 E, кроме того, чувствовался сильный запах сгоревшего топлива».

Действительно, «Белфаст» был ближе к тому месту, где пошел на дно «Шарнхорст», чем «Дюк оф Йорк», который к тому же покинул район боя еще до того, как линкор затонул. Однако оправдывало ли это то, что Фрейзер посчитал данные штурманов крейсера более точными, чем своих собственных? Почему он пренебрег результатами работы, выполненной Слейтером, и отдал предпочтение штурманам «Белфаста»?

Как же были получены эти различные результаты? 26 декабря 1943 года, в день св. Стефана (в литературе его часто путают с Днем подарков, но это ошибка, потому что тогда он пришелся на воскресенье), дули сильные южный и юго-западный ветры, сопровождавшиеся снежными шквалами. Стояла кромешная темнота, небо скорее всего было затянуто тучами, а волны были высотой 8–10 метров. Тогда в распоряжении штурманов были лишь традиционные инструменты — хронометры, логарифмические линейки и секстаны. Была зима, и солнце вообще не поднималось над горизонтом. Удалось ли кому-нибудь в этих условиях поймать луну или звезды? Но даже в этом случае можно ли было определить широту с достаточной точностью?

Более тщательное изучение бортжурналов показало, что в большинстве случаев корабельные штурманы пользовались счислением, определяя местоположение корабля по его курсу и скорости, вводя некоторую поправку на ветер и скорость течения.

Когда я начал свои расследования, в живых остался лишь один из штурманов — 78-летний Рекс Чард, который в 1943 году был совсем юным лейтенант-коммандером на эсминце «Скорпион». Удалось разыскать его в Бристоле, но то, что он рассказал нам, скорее обескураживало:

> «Честно говоря, у нас были дела поважнее, чем поминутно наносить на карту наше положение. Хоть я и был штурманом на „Скорпионе“, но на самом деле командовал другой боевой частью — отвечал за стрельбу осветительными снарядами и за артиллерийские средства ближнего боя.
>
> Обычно мы определяли свое положение лишь по отношению к флагману. Изменение курса производилось, чтобы держать строй или уходить от „Шарнхорста“.
>
> Думаю, что, с учетом стоявшей тогда погоды расчетная точка потопления „Шарнхорста“ могла быть определена с ошибкой до 10 миль. Прокладка курса делалась по данным флагмана. У нас не было таких хитроумных навигационных средств, как сейчас.

Половину времени мы вообще не знали, где находимся — мы знали только, где *должны быть,* по мнению флагмана».

Таким образом, получалось, что более или менее точная штурманская работа во время сражения велась только на «Дюк оф Йорк», остальные же корабли соединения просто старались выдерживать позицию относительно флагмана.

Анализ объектов на дне моря, из-за которых произошло более ста случаев зацепов тралов, позволил выявить несколько участков в пределах зоны поисков, где такие зацепы происходили наиболее часто. Как ни странно, координаты точки потопления «Шарнхорста», зафиксированные в корабельном журнале флагмана адмирала Фрейзера «Дюк оф Йорк» и указанные в его официальном отчете, сильно отличались.

При водоизмещении 45 000 тонн «Дюк оф Йорк» достаточно устойчиво держался на воде. Кроме того, у подчиненных Слейтера во время сражения не было никаких других обязанностей, кроме прокладки курса — они занимались только этим. Они должны были знать как собственное расположение, так и расположение врага, чтобы в любой момент можно было сообщить Фрейзеру точные данные.

Штурманы «Дюк оф Йорк» также определяли координаты счислением — был лишь один момент, когда координаты удалось

определить точно (визуально) — в полдень 26 декабря 1943 года, почти за восемь часов до того, как линкор перевернулся и затонул. Точные координаты в это время были таковы — 72°07′ N, 20°48′ E. Что произошло тогда? Может быть, удалось использовать разрыв в облаках? Был ли установлен радарный контакт с каким-нибудь берегом? А может быть, измерили глубину?

На эти вопросы никто не мог ответить. Но на всех флотах мира традиционно считают «наблюденную позицию» точной, если имеется два источника данных. Если местоположение, которое было определено менее чем за восемь часов до потопления «Шарнхорста», считать правильным, то не можем ли мы использовать эти данные для проверки достоверности отчета Фрейзера? Нельзя ли, иначе говоря, теоретически вычислить координаты места, где лежит «Шарнхорст»?

Была еще одна причина, по которой запись в бортжурнале интересовала меня все больше. Ведь эта точка находилась на расстоянии всего в 10–12 миль от того места, где «Нордстар» выловил торпеду, и еще ближе к точке, которую называли Арне Иенсен и капитаны траловой флотилии Финдуса. Если штурманы на борту «Дюк оф Йорк» хорошо знали свое дело, то можно сказать, что стало «теплее». У меня вновь появилась некоторая надежда, однако определенные выводы пока что делать было рано.

Со штурманским делом я был знаком слишком поверхностно, и мне был нужен опытный консультант. Но где его взять? К счастью, я недавно познакомился с одним из офицеров штаба норвежских ВМС — коммандером Маркусом Эйнарссоном Осеном; он был трудолюбив и всегда полон энтузиазма, к тому же прекрасно знал историю военно-морского флота. Уж если кто и мог мне помочь, то только он.

Глава 15
ПЛАН АДМИРАЛА ФРЕЙЗЕРА

БАРЕНЦЕВО МОРЕ, 23–24 ДЕКАБРЯ 1943 ГОДА.

Была весьма веская причина того, что конвой JW-55B двигался на север в 380 милях от норвежского побережья, полностью игнорируя возможное присутствие врага. Конвой вовсе не был одинок. Он играл роль ключевого фактора плана, который начал продумывать 55-летний адмирал Брюс Фрейзер, как только был назначен командующим Флотом метрополии весной 1943 года. План был прост и заключался в том, чтобы выманить Боевую группу немцев в открытое море, а затем, введя в действие превосходящие британские силы, окружить и уничтожить ее. Так что конвой JW-55B, подобно двум предыдущим, был именно приманкой. Все три конвоя шли одним и тем же курсом, но первые два не были замечены немцами. Однако «после успешной проводки, JW-55A я был убежден, что „Шарнхорст“ наконец уйдет со стоянки и попытается атаковать JW-55B» — так писал Фрейзер в своем рапорте *(«Despatch»)* после сражения.

Фрейзер пошел на флот в 1902 году и в юном, четырнадцатилетием, возрасте стал кадетом — курсантом офицерского морского училища. Теперь же у него за плечами было сорок лет службы, которая проходила в основном на крупных кораблях; и поэтому он уже интуитивно чувствовал все тонкости ведения сложного морского боя. Он командовал артиллерией на борту ряда крейсеров и линкоров, в число которых входили легкий крейсер «Минерва» на Красном море во время Первой мировой войны, а после ее окончания — линкоры «Куин Элизабет» и «Уорспайт» на Средиземном море. В 1920 году был старшим артиллеристом на корабле «Ризолюшен», и ему довелось возглавить десант из тридцати моряков, который был высажен в Баку, чтобы участвовать в борьбе с большевиками. Однако когда местное население перешло на сторону революции, Фрейзер вместе со своими моряками был брошен в тюрьму, где и томился целых шесть месяцев. У него не было оснований симпатизировать Сталину и его подручным, однако по иронии судьбы главной задачей сейчас было помогать тому самому режиму, с которым когда-то боролся. В 30-х годах Фрейзер был капитаном на крейсере «Эффингем» и авианосце «Глориес». Затем были назначения на ряд ответственных должностей в штабе Королевских ВМС, в том числе — начальником отдела морской артиллерии и инспектором флота. Все это было доказательством,

которого, впрочем, не требовалось, того, что адмирал Фрейзер — первоклассный моряк.

Несколько флегматичный, уверенный в себе и неизменно вежливый, Фрейзер как бы олицетворял сложившийся тип британского морского офицера. Его воспитали в духе защитника Империи, но он никогда не выпячивал своей значимости. По словам адъютанта, к жизни он относился просто: ему и его соратникам — опытным офицерам и юным матросам — очень повезло, что они служат на лучшем флоте в мире. Фрейзер ко всем относился, как к равным, независимо от званий, и поэтому его уважали все, кто имел с ним дело.

Заядлый курильщик трубки, он был среднего роста и склонен к полноте. Сэр Генри Рич, когда-то служивший под началом Фрейзера младшим офицером на «Дюк оф Йорк», вспоминал:

> «Он никогда не повышал голос, однако многим было вполне достаточно услышать его тихое и холодное „Очень плохо“. Если того требовала обстановка, он мог быть и жестоким. Офицеры, которые впадали в немилость, должны были за полчаса собрать вещи и покинуть корабль; нижние чины подлежали немедленному списанию с корабля».

Фрейзер не был женат, во время плавания он много времени проводил в своей каюте, посасывая большую трубку, и «просто думал», но это были не праздные размышления. «Он постоянно обдумывал проблемы стратегии и тактики, анализировал альтернативные варианты, просчитывал свои ответные действия на те или иные вероятные маневры противника». Согласно его флаг-адъютанту Вернону Мери, «он мысленно вступал в бой, прикидывая расположение кораблей, дистанцию, сектора обстрела, освещенность, ветер, а также ресурсы противника и его возможные действия». Задолго до того, как состоялось фактическое сражение с «Шарнхорстом», он его неоднократно прорепетировал в уме.

В своих воспоминаниях Фрейзер писал, что вся его долгая служба и опыт «подсказывали», что «Шарнхорст» должен напасть на конвой. Не исключено, однако, что он умышленно не упоминал в своих записках тот факт, что всю осень получал от Нормана Деннинга, из OIC, много разведывательных данных, касающихся Боевой группы. Странно, что эти данные никак не связывались с работой норвежских агентов в Порсе и Альте, которые, рискуя жизнью, вели наблюдение за немецкими военно-морскими базами; источник данных был совсем другой — результаты расшифровки радиограмм, которыми обменивались

немецкие адмиралы, находившиеся в Киле, Нарвике и в Каафьорде.

> «Согласно дешифровкам „Ультра“, в середине декабря 1943 года „Шарнхорст“ проводил интенсивные учения, и это убедило [Фрейзера] в том, что немецкое руководство собирается использовать Боевую группу не только для того, чтобы воспрепятствовать поставкам в Россию, но и отвлечь внимание народа от поражений и бомбежек».

Как командующий Флотом метрополии, адмирал Фрейзер имел в своем распоряжении все необходимое. Флагман «Дюк оф Йорк» был 45 000-тонным стальным гигантом типа «Кинг Джордж V». Он был принят флотом в сентябре 1941 года, имел вооружение в виде тяжелых 14-дюймовых орудий главного калибра с дальностью стрельбы 33 километра. Вес снарядов составлял 725 килограммов, и они были способны пробивать броневую защиту толщиной 40 сантиметров. Остальное вооружение линкора было не менее внушительным — более ста орудий разного калибра. «Дюк оф Йорк» имел двенадцать радарных передатчиков и по этому показателю значительно превосходил немцев с точки зрения ведения боя в ночных условиях. Максимальная скорость превышала 29 узлов, и это было совсем неплохо, несмотря на огромный вес носовой части корабля, из-за чего он скорее пробивал себе путь в «тяжелых морях» *(heavy seas),* чем изящно рассекал волны. Это был просчет конструкторов, благодаря которому линкору и еще четырем однотипным кораблям приходилось буквально «пропахивать» море, принимая на палубу тонны воды.

У Фрейзера был собственный эскорт, в который входили 8000-тонный легкий крейсер «Ямайка» и четыре эсминца серии «S» — «Сомарец», «Сэведж», «Скорпион» и «Сторд»; последний принадлежал Норвегии, а капитаном на нем был лейтенант-коммандер Скуле Сторхейл.

Эскадра как боевое соединение давно не принимала участия в каких-либо действиях. В середине декабря Фрейзер провел линкор и его сопровождение через Баренцево море в Мурманск, где впервые были проведены ночные учения. В Мурманске, который по-прежнему находился в осаде, Фрейзер был гостем командующего советским Северным флотом Арсения Головко. Последний, правда, никак не мог понять, зачем пожаловали англичане.

Два дня продолжались взаимные визиты, произносились длинные тосты, были организованы музыкальные концерты, но 18

декабря корабли Фрейзера резко снялись с якоря и удалились так же неожиданно, как и пришли, оставив Головко в еще большем недоумении. В своих мемуарах, изданных после войны, он писал:

> «…после получения какой-то радиограммы с моря „Дюк оф Йорк“ и сопровождающие его корабли снялись с якоря и ушли из Кольского залива, причем так поспешно, что Фрейзер (в оригинале Фрэзер. — *Прим. пер.*) передал извинения через миссию, сообщив, что возвращается в Англию. Странная поспешность. Куда же торопились на самом деле англичане? Навстречу конвою, на поддержку его?»[22]

Внезапный уход Фрейзера объяснялся просто. Ни Головко, ни другие советские официальные лица не знали, что англичанам удалось «взломать» немецкие коды; в курсе дела были только сам Фрейзер и небольшая группа высших офицеров. Вот почему он не имел права сказать советскому адмиралу о радиограммах, полученных из OIC, и о событиях в Альта-фьорде.

Трое суток спустя, утром во вторник, 21 декабря, «Дюк оф Йорк» со своим эскортом проскользнули в узкий Эйя-фьорд на северном побережье Исландии и встали на якорь у небольшого рыбацкого поселка Акурейри. Фрейзера очень поджимало время. Он нуждался в дополнительном запасе топлива, потому что не хотел быть застигнутым врасплох, если бы «Шарнхорст» вдруг проявил признаки жизни. Он много надежд возлагал на радарные установки линкора «Дюк оф Йорк» — лучшие в Королевских ВМС, но, признавая их эффективность, экипажи эсминцев, следовавших за линкором, все равно «не только восхищались высокой скоростью входа в коварные воды фьорда, но и опасались ее».

Корабли группировки, получившей впоследствии название Соединения-2, по очереди заполняли цистерны топливом, принимая его от танкера, стоявшего на рейде, а Фрейзер ждал приказа о выходе в море. Дозаправка закончилась лишь утром 23 декабря. Было холодно, и Эйя-фьорд начал промерзать. Фрейзер отправился на берег, чтобы сделать рождественские покупки, но вскоре вернулся обратно на флагман.

> «Исландцы вовсю катались на коньках, при ярком свете фонарей, на кораблях же, естественно, было затемнение. Я попросил наш флотский оркестр подняться на палубу и играть рождественские мелодии; при звуках этой музыки на глаза наворачивались слезы».

К этому времени конвой JW-55B уже был обнаружен

самолетами Люфтваффе, и его движение на север непрерывно отслеживалось. Фрейзер знал, что некоторым запасом времени он еще располагает, поскольку Деннинг постоянно снабжал его расшифрованными немецкими радиограммами. Утром 23 декабря над западным Финмарком появился самолет советских ВВС «Спитфайр», оборудованный аппаратурой для аэрофотосъемки. Небо было ясное, так что летчик имел полную возможность заметить как «Тирпиц» в Каа-фьорде, так и «Шарнхорст» с двумя эсминцами в окружении вспомогательных кораблей в Ланг-фьорде.

В 19.00 Фрейзер собрал на борту флагмана командный состав Соединения-2 на последнее совещание. Он хотел удостовериться, что всем был ясен его замысел, и подчеркивал, что «каждый офицер и матрос [должен быть] дважды уверен в правильности своих действий во время ночного боя». Он, однако, добавил, что «подобное напоминание, вообще говоря, вряд ли необходимо, но надо учесть, что на Флоте метрополии велика сменяемость личного состава — как офицеров, так и матросов, а поскольку эскорты нужны постоянно, проводить соответствующую тренировку затруднительно». К счастью, как отмечено в отчете о сражении, корабли Соединения-2 притирались друг к другу почти две недели, так что установилось хорошее взаимопонимание, к тому же проводились совместные тактические учения в ночное время.

Даже при полной заправке радиус действия эсминцев был ограничен. В целях экономии топлива было решено двигаться к югу от острова Медвежий, поскольку предполагалось, что сражение произойдет именно там; надо было идти со скоростью 15 узлов вслед за конвоем, на расстоянии 200 миль от него. Если Боевая группа все-таки решится на атаку, то «Дюк оф Йорк» и эскорт должны будут полным ходом идти к Нордкапу и отрезать немецким кораблям пути отступления.

Только в полдень можно было видеть кратковременные сумерки, в остальное время все было окутано непроницаемой темнотой арктической ночи. Прогноз погоды не радовал. С юго-запада накатывался штормовой ветер, сопровождавшийся дождем и снегом; это означало, что сражение, если оно состоится, будет развертываться в полной темноте и при нулевой видимости. Фрейзер был не только умен, уровень его знаний о технике был выше среднего, и поэтому он очень верил в возможности двенадцати радарных передатчиков — как сказано, наиболее совершенных в мире на тот момент. Главный радар, типа 273QR, был установлен в пластиковом обтекателе на надстройке линкора. Радар немецкого производства, установленный на

«Шарнхорсте», был гораздо хуже и обеспечивал дальность действия всего 13,2 километра, причем в благоприятных условиях.[23] Фрейзер это знал и собирался максимально использовать свое преимущество. Если удастся отрезать пути отхода линкора, то он был намерен не открывать огонь как можно дольше, а затем, с дистанции примерно 11 километров, начать обстрел осветительными снарядами. К этому моменту радары немцев его, вероятно, засекут, но это им ничего не даст: «Дюк оф Йорк» будет безжалостно долбить «Шарнхорст» орудиями главного калибра до тех пор, пока не прекратится ответный огонь; после этого к нему на большой скорости должны подойти эсминцы и добить его торпедами.

Примерно в 11 часов вечера 23 декабря Соединение-2 снялось с якоря и двинулось к выходу из Эйя-фьорда, эсминцы шли впереди. Горы Исландии скрылись в темноте, было ужасно холодно. А где-то далеко за горизонтом, между Ян-Майеном и норвежским побережьем, на север пробирались девятнадцать судов конвоя JW-55B, и уже поднимался штормовой ветер.

Дальше к востоку, у Кольского полуострова, двадцать два судна из обратного конвоя RA-55A, расставшись со своим драгоценным грузом, выстраивались, готовясь к длинному пути домой — в Лох-Ю, порт на северо-восточном побережье Шотландии. У конвоя был довольно мощный эскорт, состоявший из десяти эсминцев, трех корветов и тральщика; общее командование осуществлял ветеран флота, капитан Кэмпбелл (по прозвищу «Скотти» — «Шотландец»), который находился на борту «Милна». Южнее, между побережьем Финмарка и конвоем, его поджидал дальний эскорт — три крейсера «Белфаст», «Шеффилд» и «Норфолк» под командованием 55-летнего вице-адмирала Роберта Барнетта.

Барнетт («Натти» — «Ненормальный») имел большой опыт проводки конвоев в Мурманск. В сентябре 1942 года, будучи капитаном крейсера «Сцилла», он в течение пятнадцати суток участвовал в жестоком бою с немецкими самолетами и подводными лодками и видел, как тринадцать судов из тридцати девяти, входивших в состав конвоя PQ-18, тонули, объятые пламенем. Впоследствии он перенес флаг на «Шеффилд», а в канун нового, 1942 года, участвовал в бою по прикрытию конвоя JW-51A. Именно снаряды, выпущенные крейсерами Барнетта, нанесли повреждения «Адмиралу Хипперу» и превратили эсминец «Фридрих Экхольдт» в пылающую развалину. Фактически именно Барнетт и капитан Шербрук опозорили Кумметца, вызвав тем самым гнев Гитлера.

И вновь те же опасные воды. Адмирал Барнетт не считался

интеллектуалом, однако был агрессивен, имел мощное телосложение и всегда был готов к драке. Он не очень преуспел в теории, когда был курсантом Морского колледжа, зато играл в регби, футбол и водное поло, как настоящий профессионал. Как и подобает истинному англичанину, свои способности оценивал достаточно критически и в шутку называл себя «дураком, которому повезло». Рассказывая о том, как он стал капитаном, а позднее — вице-адмиралом, всегда говорил, что эти повышения по службе были «как неожиданными, так и незаслуженными».

Его друг Фредерик Пархэм вспоминал:

> «Хлопая себя по своей „кормовой части“, он говаривал: вот здесь все мои мозги. Однако это была сильная личность… адмирал, который хотел *драться,* у него был инстинкт настоящего бойца. И, конечно, он был невероятно популярен. Помню, когда мы с ним приходили на какой-нибудь концерт… все вставали и шумно приветствовали его».

Пархэм в конечном итоге дослужился до адмирала, но во время сражения у Нордкапа он был просто капитаном флагмана Барнетта «Белфаст».

Итак, пустые (на балласте) суда конвоя RA-55A шли на запад, пробираясь у кромки полярных льдов, ветер все усиливался; в это же время вице-адмирал Барнетт взял курс на Нордкап. Таким образом, Соединению-2 предстояла роль своеобразной «наковальни», а Соединению-1 — «молота». В результате должны были быть уничтожены попавшие между ними «Шарнхорст» и остальные корабли немецкой Боевой группы.

Успех всей операции зависел от ответа на жизненно важный вопрос: клюнет ли немецкая группировка на эту приманку? Четкого ответа на этот вопрос пока не было.

Глава 16
НЕФТЯНАЯ МЕЧТА

ОСЛО, ОСЕНЬ 1999 ГОДА.

В течение всей следующей недели я занимался обобщением крупиц информации, накопленной в ходе расследования. Я решил не пренебрегать ничем, и поэтому обратился в Норвежское нефтяное агентство, в распоряжении которого были архивы и базы данных, имеющие отношение к Баренцеву морю, за последние тридцать лет.

Впервые суда, которые должны были заниматься здесь сейсморазведкой, направили различные нефтяные компании в 60-х годах. С тех пор миллионы километров океанского дна были нанесены на сейсмические карты с целью выявления залежей нефти и газа.

Баренцево море всегда считалось перспективным нефтеносным районом, но за двадцать лет напряженной работы удалось пробурить порядка шестидесяти скважин, и все всухую. Ситуация изменилась в 70-е годы, когда, надеясь найти нефтеносные слои глубокого залегания, мечтали о новом Клондайке. Обнадеживало то, что были обнаружены обширные осадочные слои, а сейсмическая разведка зафиксировала геологические формации, под которыми вполне могли находиться огромные залежи нефти и газа, сопоставимые с крупнейшими из разведанных в Северном море. Однажды мы ехали с одним из представителей местной власти. Он остановил машину и указал на голый гористый участок: «Здесь когда-нибудь вырастет город, — сказал он. — Будет построено три-четыре тысячи новых домов. В них будут жить рабочие буровых бригад, инженеры, мастера бурения и геологи. Все это произойдет, как только найдут нефть. Вот увидите!» Я тогда был еще начинающим журналистом, сердце мое забилось учащенно. Находка нефти могла спасти Финмарк и принести людям такой же достаток, как и в годы расцвета промысла мойвы; это было время, когда разгулявшиеся рыбаки могли запросто проехать на такси от Хаммерфеста до Тромсё только для того, чтобы пообедать в ресторане.

Однако с тех пор прошло почти тридцать лет, а надежды людей так и не сбывались. Бурение началось в 1980 году. Спустя несколько лет было открыто месторождение газа, получившее название «Поле Белоснежное», однако все последующие скважины, а их пробурили немало, опять оказались сухими. В

наиболее перспективных пластах находили следы углеводородов, но нефти не было — никто не знал, куда она девалась. И только теперь, когда геологи подняли свои давнишние данные и предложили обследовать новые районы для поисков, вновь возродилась надежда.

Все это очень интересовало меня. После 1989 года было пробурено несколько скважин как раз в том районе, где затонул «Шарнхорст», причем одна из них находилась всего в 7–8 милях к северо-востоку от официально признанной точки Фрейзера. Однако до установки платформы и начала бурения было сделано несколько сейсмических взрывов, чтобы выявить профиль океанского дна и получить объемную картину участка с размерами 4 х 4 километра вокруг каждой скважины. До начала этих операций и во время их проведения поблизости от исследуемого участка должны были стоять судно снабжения и другие вспомогательные суда. Я надеялся на удачу — вдруг кто-нибудь из них заметил останки корабля.

Я писал в Норвежское нефтяное агентство:

> «Когда я увидел расположение скважин на карте, то подумал, что нефтяные компании и ваше агентство накопили большой объем сейсмических данных об этом районе: кроме того, наверняка имеются сведения о профиле дна и другая информация. Поэтому возникает вопрос — не может ли существовать побочная информация, зафиксировавшая наличие останков крупных кораблей? „Шарнхорст“ — это стальная конструкция, а его длина составляет примерно 230 метров, так что такой объект мог быть вполне заметен на эхограммах или обнаружен сонаром».

Я потратил много времени на эту версию, но мало что получил. Результаты сейсморазведки хранятся в виде огромных баз данных, и извлечь их оттуда нельзя простым нажатием какой-нибудь кнопки. Эксперты, у которых я консультировался, сомневались в том, что, анализируя обычный профиль морского дна, можно обнаружить лежащий там корабль; поэтому бессистемный поиск нужных ценных данных — чересчур дорогостоящий и сложный процесс, вряд ли оправданный практически. Тем не менее отделение Нефтяного управления в Харстаде пошло мне навстречу и просмотрело отчеты о результатах геологических разведок, чтобы выяснить, не были ли обнаружены объекты, которые могут затруднить запланированное бурение. Ответ пришел довольно скоро, но ничего обнадеживающего в нем не содержалось: поблизости от скважин

никаких затонувших кораблей обнаружено не было.

Я также обратился за помощью в Норвежское картографическое управление. После двукратного вежливого напоминания они все же ответили, что никаких объектов в радиусе 9000 метров от указанных мною точек зафиксировано не было.

Все постепенно начало проясняться. Наша страна — одна из богатейших в мире, мы владеем огромными ресурсами в море и на океанском дне — рыба, полезные ископаемые, нефть и газ, мы — страна с давними морскими традициями. И, несмотря на все это, я должен был признать, что мы имеем слабое представление о том, что находится под поверхностью моря. Оказалось, что отсутствуют достоверные карты северного участка морского дня, а также и соответствующая база данных. Более того — даже многие карты, используемые штурманами при каботажном плавании, базировались на данных, полученных от пятидесяти до ста лет тому назад. Большая часть океана, которую мы считали хорошо изученной, на самом деле оказалась *mare incognito* (т. е. неизвестное море, по аналогии с *terra incognito. — Прим. пер.*).

У меня постепенно выработался иммунитет к плохим новостям. Где-то лежал «Шарнхорст», и я был намерен во что бы то ни стало отыскать его. Это уже была не мечта, а навязчивая идея.

Глава 17
РАДИОГРАММА U-601

БАРЕНЦЕВО МОРЕ, СУББОТА, 25 ДЕКАБРЯ 1943 ГОДА.

Где-то над плотно спаянным льдом между Шпицбергеном и Гренландией столкнулись два ветра — теплый с юга и холодный с севера, породив мягкие вертикальные потоки воздуха, а затем началось формирование огромных, неустойчивых нагромождений облаков. Последовали колебания температуры, сопровождавшиеся падением барометров. Немецкие военные метеорологи, ютившиеся в домиках станций на островах Хопен и Медвежий, а также на восточном побережье Гренландии, зафиксировали перемену погоды — они хорошо представляли, что будет дальше. Развивался штормовой фронт, который со страшной силой обрушится на Нордкап на Рождество.

Утром, в рождественский день 1943 года, обер-лейтенант цур зее *(старший лейтенант)* Отто Хансен также обратил внимание на признаки перемены погоды. Юго-западный ветер становился сильнее, волны покрылись барашками и, накатываясь, пенились, барометрическое давление упало почти до 980 миллибар (737 мм рт. ст. — *Прим. пер.*).

«С каждым часом погода становится все хуже»,

— записал он в дневнике. Двадцатипятилетний Хансен был одним из самых молодых капитанов подводных лодок, входивших в группу «Железная борода». Всего четыре недели назад он принял командование лодкой U-601, которая была уже ветераном арктического подводного флота. Год назад U-601 учинила настоящий погром, атаковав торговые суда далеко к востоку — вплоть до устья двух крупных рек Обь и Енисей, впадающих в Карское море. Три советских парохода были превращены в горящие остовы. Тогда лодкой командовал Петер-Оттмар Грау, у которого за плечами был опыт семи патрульных плаваний во время войны. Теперь лодка была в руках Отто Хансена, и это было его первое дежурство в зимнее время, так что он чувствовал себя довольно неуверенно. У него на борту были письма, адресованные командующему соединением подводных лодок в Нарвике Рудольфу Петерсу, а также шесть новых радарных установок типа Naxos и Borkum, предназначенных для дальнего обнаружения. Техническая война развивалась все интенсивнее: установки Naxos и Borkum были разработаны в противовес более

изощренным британским авиационным и корабельным радарам. Эти приборы обладали достаточно высокой чувствительностью. При обнаружении радиолокационных зондирующих импульсов противника должен был включаться сигнал тревоги, и у лодки было бы достаточно времени, чтобы погрузиться до подхода атакующих кораблей.

Беда заключалась в том, что ни одна из подводных лодок, действовавших в полярных водах, не была оборудована установками Naxos и Borkum. Отто Хансен вез шесть первых образцов. По всем правилам их следовало передать командующему в Нарвике вместе с рождественской почтой, однако после обнаружения британского конвоя лодка U-601, во изменение предыдущего приказа, была срочно направлена прямо к острову Медвежий. В открытом море лодка Хансена встала рядом с U-277, на которую и были переданы почта и три новых радарных комплекта, после этого лодки разошлись. U-277 уже сорок суток вела патрулирование в районе между кромкой полярных льдов и островом Медвежий. Ощущалась нехватка дизельного топлива и наблюдались признаки усталости экипажа. Однако об отдыхе не было и речи. Лодка произвела перезаправку топливом, отшвартовавшись рядом с базой «Блэк Уотч»; после этого ей было приказано вновь вернуться к острову Медвежий, где ей надлежало передать два из полученных радарных комплектов другим лодкам группы «Железная борода». Все это было непросто сделать, к тому же никто из находившихся на борту «Блэк Уотч» не был знаком с этой новой техникой. Никто не знал, как устанавливать приборы и работать с ними. Однако Отто Хансена это уже не касалось. Поручение он выполнил, передав аппаратуру, а пока что собирался отметить Рождество, погрузившись у острова Медвежий.

> «На каждую тарелку были положены пачка печенья, плитка шоколада, набор пралине, марципан, яблоки и разные конфеты. Помощник капитана все это отсчитывал, а радист раскладывал по тарелкам. В носовом кубрике установили длинный, накрытый белой скатертью стол. Здесь собрался весь экипаж. Во главе стола стояла рождественская „елка“, которую собрали из металлических полосок, выкрашенных зеленой краской и связанных концами. Свечей на ней не было — все равно их нельзя зажигать из-за опасности взрыва. Все плафоны выключили, за исключением одного, чтобы создать уют рождественского вечера… Капитан произнес прочувствованные слова о смысле рождественского

праздника и о том, почему мы вынуждены отмечать его здесь — на Крайнем Севере, далеко от дома. Новой почты не было, однако еще осенью девушки из Саара написали письма всем подводникам, которые служат на Севере, и поэтому каждому письмо из дома все-таки досталось… Лучшие из них зачитывали вслух. Было много смеха. Если бы девушки из Саара присутствовали в этот сочельник здесь, то им пришлось бы затыкать уши!»

Все было просто и лишено какой-либо сентиментальности. Родился Спаситель, который должен был принести мир людям. В распоряжении же Отто Хансена было нечто другое — стройная и обтекаемая стальная «рыбина», начиненная взрывчаткой. Около десяти часов вечера празднество закончилось. Хансен отдал приказ на всплытие, и лодка взяла курс на юг. Через восемь часов он занял новую позицию для дежурства — в 135 милях к юго-западу от острова Медвежий. После возвращения U-277 группа «Железная борода» будет состоять из восьми подводных лодок.

Рудольф Петерс и его штаб в Нарвике очень нервничали. Подводным лодкам было передано несколько радиограмм, в них содержался приказ о том, чтобы они сосредоточились на пути конвоя. Если скорость движения конвоя определена правильно, то торговые суда должны скоро появиться в окулярах биноклей капитанов подводных лодок.

Была середина зимы, и стояла сплошная темнота. Там, где находилась U-601, рассвета в обычном смысле слова не было, просто окружающее пространство ненадолго приобретало более светлый, сероватый оттенок.

«Северный горизонт скрывается в сине-серых тенях, а вдали, на юге, можно заметить бледную полоску света, едва различимую на фоне неба. Вскоре появляется красноватый оттенок. Можно догадаться, что это и есть солнце. Оно освещает своими лучами все, что находится далеко на юге, и живущие там люди даже не подозревают, как им повезло».

В 8.52 Отто Хансен вновь приказал погрузиться. Он зафиксировал лодку на глубине 60 метров и уменьшил обороты двигателя. Через несколько минут из рубки акустиков высунулся радист и взволнованно прошептал: «Курсом 230 градусов идет какое-то судно. Шум становится все громче». Звук слышался все отчетливее, и вскоре уже все могли слышать, как вращаются винты, свистят и стучат работающие клапаны и насосы. Шум уже

раздавался со всех сторон. Корабли были слева и справа от лодки, спереди и сзади, это были заполненные нефтью танкеры, неуклюжие транспорты, стройные корветы. Экипаж подводной лодки — зависшего в пучине тонкостенного и беззащитного стального «цилиндра», замер в ожидании, затаив дыхание. Над ними шел конвой, а внизу — ледяная вода глубиной 2000 метров. Им ничего не оставалось, как ждать и надеяться. Прошло двадцать нервных минут, потом шум начал затихать и, наконец, совсем прекратился где-то в направлении на восток.

Отто Хансен выжидал еще около часа, прежде чем решился всплыть. Точно в 9.52 в день Рождества 1943 года с подводной лодки ушла следующая зашифрованная радиограмма:

> «НАДО МНОЙ В КВАДРАТЕ АВ6720 ПРОШЕЛ КОНВОЙ. ВРАГ СЛЕДУЕТ КУРСОМ 60 ГРАДУСОВ.
>
> *ХАНСЕН»*

Это был один из важнейших и самых роковых сигналов в истории войны в Арктике.

В Нарвике расшифрованный текст радиограммы оказался на столе капитана цур зее Петерса спустя полчаса, в 10.20. У Петерса были все основания гордиться собой. Ведь на этот раз он не ошибся в выборе места дежурства подводных лодок. Наконец-то командующий флотилией, всегда старавшийся выражаться четко, испытывал чувство уверенности, и поэтому с удовлетворением записал:

> «В соответствии с планом, позиция конвоя была установлена утром 25.12».

В Киле командующий флотом генерал-адмирал Отто Шнивинд, после получения шифровки в 11.02, отправил не менее лаконичное сообщение:

> «Конвой обнаружен подводными лодками. Его позиция хорошо совпадает с расчетной… Вероятная скорость чуть больше 9 узлов».

На борту своего флагмана Z-29, в Ланг-фьорде, капитан цур зее Рольф Иоханесон отметил:

> «Конвой идет на расстоянии от берега в 200 миль с небольшим. Такое впечатление, что его совершенно не волнует существование нашей авиации».

За этими здравыми комментариями скрывалась обстановка напряженного ожидания, царившая в немецких штабах в течение трех последних суток. По картам и таблицам штабные офицеры следили за смелым движением конвоя на север, начиная со дня его обнаружения — в среду, 22 декабря. А сегодня была уже суббота, и вскоре конвой пройдет через «Проход» у острова Медвежий. Чтобы преодолеть это расстояние, выйдя из Ланг-фьорда, потребуется пятнадцать часов хода. Времени для принятия решения, которого адмиралы с нетерпением ждали почти десять месяцев, оставалось все меньше. Так выходить Боевой группе в море или нет? Приказ на выход уже был подготовлен — не хватало только решимости его отдать.

Вплоть до этого момента все делалось образцово. Да, ослабленный Воздушный флот-5 жаловался на то, что наблюдение за конвоем «было неоправданной нагрузкой на летчиков и самолеты», поскольку Кригсмарине вроде бы «вообще не собирались участвовать в боевых действиях». Однако, несмотря на недовольные высказывания, самолеты-разведчики регулярно поднимались в воздух с аэродромов в Банаке, Бардуфоссе и Тромсё. Начиная примерно с полудня 23 декабря, регулярно поступали сообщения о результатах наблюдения. Около полуночи в сочельник немецкие аналитики пришли к единодушному выводу:

> «Курс, скорость и состав кораблей дают основание с достаточной уверенностью утверждать, что это — конвой PQ, направляющийся в Мурманск или в Белое море».

Генерал-адмирал Шнивинд записал:

> «Я разделяю это мнение. На вопросы, пока остающиеся открытыми, ответы, вероятно, будут получены после того, как завтра утром конвой пройдет мимо поста подводных лодок».

В ночь с 23 на 24 декабря происходил обмен телетайпными сообщениями между Рудольфом Петерсом, находившимся в Нарвике, и контр-адмиралом Беем в Каа-фьорде.

Для Бея наступило странное время. За иллюминаторами его каюты на борту покалеченного «Тирпица» уже шел снег. Погода стояла достаточно мягкая, ветра не было. Однако флаг, безвольно свисавший на корме, был не его — он по-прежнему принадлежал его предшественнику, адмиралу Кумметцу. Поэтому 45-летний Бей поднял свой флаг на эсминце Z-34, как бы желая тем самым показать, что он привык к малым кораблям, а не к крупным. Дело

в том, что его нога ни разу не ступала на палубу линкора еще с тех пор, как он был кадетом морского училища во время Первой мировой войны. По словам современников, Бей был «крупным человеком крепкого телосложения, он считался блестящим моряком и прирожденным командиром эсминцев. Несмотря на внушительную внешность, Бей был очень добродушным». Ему довелось командовать многими эсминцами, а впоследствии и всем миноносным флотом, так что он по праву завоевал всеобщее уважение. Дёниц писал о нем:

> «Как и Кумметц, он все свои морские зубы съел, командуя эсминцами и набираясь тактического опыта в мирное и военное время».

Во время жестокого боя за Нарвик в апреле 1940 года командир эсминца Бонте был убит, и Бей его заменил. Однако его первая попытка прорвать британскую блокаду Вест-фьорда была недостаточно продумана и закончилась катастрофой. Все десять эсминцев были затоплены, в том числе и собственными экипажами, когда закончились топливо и боеприпасы. Среди них оказался и корабль Бея. Он был вынужден открыть кингстоны и отправить на дно флагманский корабль «Вольфганг Зенкер». Вместе со своими моряками он участвовал в боях на суше, пока немцы не захватили Норвегию в июне. Его поражение у Нарвика могло серьезно повредить карьере, однако никаких последствий оно почему-то не имело. В звании контр-адмирала он в феврале 1942 года возглавлял эскорт, сопровождавший «Шарнхорст», «Гнейзенау» и «Принц Ойген» во время их блистательного прорыва через Ла-Манш. Теперь же он вновь находился в Северной Норвегии, но уже в качестве командира последней боевой группы нацистской Германии. Он сильно изменился и, появившись здесь в ноябре, даже не пытался скрыть разочарования, связанного со своим последним назначением.

Много лет спустя командующий 4-й флотилией эсминцев Рольф Иоханесон писал:

> «Когда я явился к нему 8 ноября, он был очень расстроен, считая, что с ним поступили неправильно. Он получил назначение в зимнее время, когда высшее руководство не планировало никаких боевых действий, воспринимал это как ссылку и в выражениях не стеснялся. Мне было грустно от того, что передо мной был совсем не тот человек, которого я знал до этого».

Вместе с тем он нашел мало добрых слов, характеризуя Бея

как командующего Боевой группой:

> «В мирное время я вместе с ним участвовал в проведении артиллерийских учений и понял, что он не очень разбирается в артиллерии… Он ничего не делал для поднятия духа Боевой группы. Никогда не общался с командирами вспомогательных кораблей, ни с кем не разговаривал на темы карьерного роста и службы, не участвовал в учениях и инспектировании эсминцев, не организовывал учения с участием всех подчинявшихся ему соединений и даже не был лично знаком с командующим в Нарвике… Чтобы добраться из Ланг-фьорда, где стояли „Шарнхорст“ и мой эсминец, до Каа-фьорда и обратно, требовалось восемь часов. В мирное время я у него был командиром флагманского корабля, много раз бывал с ним в деле во время войны. Теперь же встретился с ним всего один раз. Свое огорчение он даже не пытался скрывать».

Таким образом, Иоханесон давал весьма жесткие оценки. Короче говоря, он считал, что Бей не готов командовать во время боя таким кораблем, как линкор: он не только морально не был к этому готов, но даже не провел необходимой подготовительной работы. Теперь же, в сочельник 1943 года, Бей был целиком во власти разворачивающихся событий. В его руках находились 3000 жизней и последний линкор Гитлера. Тому, что не было сделано ранее, уже не суждено быть сделанным; время вышло. Бей был загнан в угол: если поступит приказ, ему придется выйти в море.

То, что такому сигналу он подчинится с большой неохотой, следовало из сообщения, полученного по телетайпу капитаном цур зее Петерсом в Нарвике в 2.30 24 декабря:

> «До сих пор сообщения о конвоях оставляли желать много лучшего… Важнейшее значение имеет обнаружение вражеских сил прикрытия… Тактически лучшим временем для внезапной [атаки] является не раннее утро, в астрономическом смысле, а период сумерек в середине дня [например, между 11.06 и 11.51] … В вероятной точке встречи с конвоем на севере будет полная темнота, что вовсе не благоприятствует применению тяжелых орудий».

Реакции Петерса на это мрачное послание долго ждать не пришлось. Всего четыре дня назад он отправил радиограмму командующему флотом генерал-адмиралу Шнивинду, в которой,

используя злые и несколько растерянные выражения, сообщал о недостаточно активном сотрудничестве Люфтваффе в северном секторе боевых действий.

> «Я хочу, чтобы мое мнение было зафиксировано официально — из-за нежелания Люфтваффе и недостаточности сил на севере нет никакого шанса на успешную атаку подводных лодок и Боевой группы… Командованию флота важно совершенно недвусмысленно высказаться на этот счет — иначе виноватыми за то, что поставки в Россию идут через Баренцево море без потерь, окажемся мы».

Адмирал был с этим согласен, но решил, что сигнал Петерса выдержан в чересчур резком тоне, чтобы его передавать дальше по инстанции — даже учитывая, что Дёниц со своим штабом хорошо знали, как обстоят дела.

Теперь, когда наступило утро сочельника, мнение Петерса о Люфтваффе несколько смягчилось. В своем ответе Бею он сказал, что, по его мнению, наблюдение за конвоем ведется приемлемым образом. Было желательно, тем не менее, чтобы был обследован участок океана к западу от конвоя радиусом до 300 миль, потому что не исключено, что там, за спиной конвоя, может прятаться сильное соединение врага.

> «Если о выходе Боевой группы в море враг заблаговременно не узнает и это окажется тактическим сюрпризом для него, то можно рассчитывать на двух-трехчасовой бой с последующим отходом в течение примерно десяти часов. В лучшем случае противник преодолеет 300 миль за это же время, так что он не сможет перехватить Боевую группу… Учитывая опыт 31.12.42, можно вести бой в течение по крайней мере двух часов при дальности стрельбы до 17 700 метров. Пока что прогноз погоды на 25/26.12 представляется благоприятным».

Ответ капитана цур зее Петерса явно имел своей целью укрепить силу воли нерешительного командира эскадры. Эта цель, по-видимому, была достигнута, потому что когда через несколько часов Люфтваффе подтвердили, что тщательно обследуют дополнительные участки, Бей счел нужным несколько сбавить тон. И все же в своем ответе, отправленном в 18.45 в сочельник, он достаточно сухо заметил: «Крайне желательно, чтобы обещанная разведка на расстояние до 300 миль к западу от

линии между точкой „Люси-1“ и ожидаемым местом боя действительно состоялась», что вынудило Петерса заверить, что «Боевая группа вправе рассчитывать на то, чтобы сообщения о конвое и его ближнем эскорте были ясными и полными… Пока же следует подождать, чтобы выяснить, в какой степени можно рассчитывать на обнаружение вражеских сил прикрытия. Недвусмысленное и ясное представление о том, *ожидается* ли вообще вмешательство этих сил, а если да, то *когда* — необходимая предпосылка для действий Боевой группы».

Как ни странно, но командующий флотом Шнивинд, который в этот вечер следил за обменом мнениями между Беем и Петерсом, скорее соглашался с первым:

> «Мнение Боевой группы совпадает с точками зрения группы „Норд“ и флота в целом, а именно — при данных обстоятельствах может потребоваться больше эсминцев, чем их имеется в составе Боевой группы, особенно если в зоне боя не сложатся благоприятные условия, имея в виду хорошую видимость, например за счет северного сияния, приемлемую погоду и четкое представление о диспозиции врага. В результате обсуждения данного вопроса с высшим командованием флота выработана концепция применения эсминцев в зимнее время. Учитывая их ограниченные возможности, сложившиеся условия следует считать не очень благоприятными».

Предположение о том, что где-то прячется сильная группировка прикрытия конвоя, было вполне обоснованным. Большинство из проведенных ранее конвоев имели защиту в виде одного или нескольких кораблей — линкоров и крейсеров, которые шли сзади, на удалении от 100 до 200 миль. Поэтому был резон считать, что и конвой вроде JW-55B, который так откровенно «подставлял себя», также должен иметь аналогичное прикрытие. Но как в это поверить, если авиаразведка Люфтваффе до сих пор не могла обнаружить арьергардное соединение?

Около 18.30, в сочельник, пока адмиралы спорили друг с другом, от двух станций дальней пеленгации, расположенных в Немецкой бухте и в Киркенесе, были получены тревожные сообщения. Обе станции засекли радиосигналы от неопознанного соединения, вероятно, британского, находившегося на расстоянии около 180 миль к западу от конвоя.

В этот же вечер Шнивинд записал:

> «Британское соединение, запеленгованное под чрезвычайно острым углом, следует за конвоем на

дистанции примерно 180 миль от него. Вполне возможно, что это — приближающиеся силы прикрытия».

И все же адмирал расценил эти сообщения как предположительные. Его следующий комментарий вполне можно считать двусмысленным и даже сюрреалистичным:

> «В целом мы должны считаться с возможностью присутствия второго вражеского соединения в Баренцевом море, если не считать, что запеленгован либо конвой, либо какое-то отставшее судно».

С одной стороны, он был уверен, что конвой продолжает движение, а не очень далеко от него находится сильное британское соединение — в этом случае приказ на атаку был бы неоправдан. С другой стороны, вся обстановка была довольно неопределенной, а это означало, что атака может все же оказаться успешной.

Находясь в каюте адмирала на борту «Тирпица», Генрих Мюльх мог следить за переговорами между Беем и штабом флота. Если его и волновали последние новости, то это никак не проявилось в последнем, рождественском, письме Гертруде, в котором чувствовалась большая любовь к ней; он писал:

> «Любимая! Когда ты вскроешь письмо, уже наступит сочельник. Пятое Рождество за время войны и первое — с тобой, но так далеко от тебя… Наши слова друг другу преодолевают расстояние от прекрасной теплоты домашнего очага до нашего мира во льдах. Скоро наступит новый год в нашей жизни. Прошлый год принес нам много прекрасных моментов, согревших наши сердца и вселивших в них большую радость. Пусть же наши мечты сбудутся в наступающем году!.. Я поздравляю тебя в сочельник 1943 года, это уже мое третье военное Рождество, которое я встречаю на Севере, в пургу, под равнодушным арктическим небом, в полной темноте или под звездным небосводом и колеблющимся северным сиянием — кто знает, что принесет завтрашний день? Но что бы ни было, я буду сидеть с друзьями на корабле, у рождественской елки, и думать о тебе, моя дорогая Гертруда. Я заканчиваю в твердой уверенности, что у нас впереди счастливый новый год и наше счастливое будущее. Что бы ни случилось, мы всегда будем вместе. Самые теплые поздравления. Как всегда, с любовью,

твой Генрих».

Дома, в Гисене, Гертруда скромно отмечала сочельник, и она была счастлива от того, что ее возлюбленный скоро вернется домой, может быть, насовсем. Однако в это время в Киле генерал-адмирал Шнивинд уже формулировал приказ, который отправит Боевую группу в атаку.

В 23.37, в сочельник, окончательная редакция приказа была отправлена на утверждение Дёницу. Этим приказом «Шарнхорсту» и пяти эсминцам эскорта предписывалось на следующий день выйти в море, имея в виду атаковать конвой к югу от острова Медвежий утром 26 декабря. Шнивинд понимал, что линкор может оказаться отрезанным и не сможет быстро прорваться через ближнее прикрытие, чтобы можно было вести точный огонь из тяжелых орудий. Расчеты свидетельствовали, что в распоряжении атакующих будет всего около получаса, от 11.22 до 12.07, когда будет более или менее светло, чтобы вести прицельную стрельбу. Если прорваться не удастся, то «Шарнхорст» должен будет отойти, а заканчивать бой в этом случае предстояло эсминцам. План был не очень вдохновляющим. «Шарнхорсту» нужны были два эсминца для собственной защиты, так что для атаки оставалось всего три эсминца — а это означало, что «с учетом всех обстоятельств вероятность успешного исхода операции будет достаточно мала».

Гросс-адмирал Карл Дёниц получил план Шнивинда, отмечая Рождество с экипажами подводных лодок группы «Вест» в Париже. Прошло почти десять месяцев после заключения молчаливого пари с Гитлером о том, что он нанесет конвоям «сокрушительный удар». Один из штабных офицеров, Эдуард Венегер, присутствовавший на праздничном обеде, вспоминает, что главнокомандующий становился все более мрачным и сердитым по мере поступления радиограмм.

> «Постепенно он перестал принимать участие в общем разговоре. Он сидел, погрузившись в какие-то собственные мысли».

Вскоре после обеда гросс-адмирал решил, что ему пора уехать, и вернулся в штаб, который представлял собой несколько деревянных построек казарменного типа под названием «Коралл» *(«Korall»)* в сосновом лесу под Берлином.

На борту бывшей роскошной яхты Гитлера «Грилле» в Нарвике рождественское празднество также подошло к концу. Капитан цур зее Петерс был очень озабочен. На западе формировался мощный штормовой центр. Накануне пришлось

отменить три вылета гидросамолетов, оборудованных радарами, — два из-за технических неисправностей и один — из-за сильного ветра и возможного обледенения. Радостное настроение, связанное с Рождеством, постепенно улетучивалось. Петерс начал сомневаться в том, что разведывательные полеты вообще удастся осуществить. В пять часов утра он приказал начальнику оперативной части капитану цур зее Паулю Фридриху Дювелю связаться со своим коллегой в штабе Шнивинда Гансом Марксом.

> «Летчики Люфтваффе делают все возможное для обнаружения вероятного вражеского соединения… Однако картина до сих пор остается неясной… результаты вчерашней пеленгации вполне могут свидетельствовать о наличии приближающихся сил прикрытия конвоя»,

— сказал Дювель.
Ответ Маркса был холоден и четок:

> «Верховное командование флота осведомлено об этом».

Дювель настаивал:

> «Предпосылкой [для выхода в море]… является четкая картина расположения противника, что, в свою очередь, предполагает вполне достоверное распознавание его. У нас ничего этого нет… Поэтому выход Боевой группы будет сопряжен с большим риском».

> «Мы тоже так считаем. Только командующий может решить — стоит ли идти на такой несомненный риск. Решение им еще не принято».

В это время суда конвоя раскачивало и бросало из стороны в сторону почти посредине между Ян-Майеном и Нордкапом, примерно в 50 милях к югу от острова Медвежий. По всей видимости, немецкие станции пеленгации в сочельник засекли «Дюк оф Йорк». Для адмирала Фрейзера Рождество оказалось довольно беспокойным. Согласно регулярно поступавшим радиограммам от Адмиралтейства, конвой был обнаружен, и за ним следят самолеты дальней разведки. Ему было известно, что подводные лодки группы «Железная борода» перегородили

расчетную трассу конвоя, но он не знал главного — вышел ли в море «Шарнхорст». Эти часы стоили адмиралу больших переживаний. Он нес ответственность за то, что конвой скоро будет идти на расстоянии всего 200 миль от немецкой военно-морской базы в Ланг-фьорде. На карту, во имя успеха его плана, были фактически поставлены жизни 1000 моряков и 200 тыс. тонн ценнейшего груза. Если он своевременно не узнает о выходе немецкой Боевой группы, то все это закончится кровопролитием. Однако жребий был брошен, и Фрейзер испытывал все большую тревогу.

Когда наступил день, он принял ответственнейшее решение. Он нарушил режим радиомолчания и приказал конвою развернуться и три часа двигаться в юго-западном направлении, а обратному конвою RA-55A — идти на север; одновременно он затребовал четыре дополнительных эсминца для прикрытия JW-55B. После этого увеличил скорость кораблей своего Соединения-2 до 19 узлов.

> «До этого немецкие надводные силы ни разу не выходили в направлении на запад,

— писал он, —

> конвой… не имел никакого прикрытия, и я опасался надводной атаки».

Командир ближнего эскорта JW-55B капитан Маккой, находившийся на борту эсминца «Онслоу», был закаленным и опытным офицером. В разрывах туч он иногда замечал силуэт самолета, сопровождавшего конвой. Немецкие летчики старались держаться за пределами дальности стрельбы британских зенитных орудий, но Маккой изредка все же отдавал приказ произвести несколько очередей, хотя снаряды при этом тратились впустую. У него, конечно, были более важные заботы. Погода, и без того плохая, становилась еще хуже, с такими трудностями по управлению движением конвоя он никогда ранее не сталкивался. Суда постоянно выбивались из строя и начинали отставать. Радиограммы истолковывались неправильно, и в результате торговые суда разбросало по всему океану. К счастью, находчивый Маккой точно знал, что ему делать. Он решил так:

> «Приказ придется нарушить, поскольку развернуть такой конвой на курс 360° и сохранить целостность строя совершенно невозможно. И поэтому я приму меры, чтобы пожелание командующего было выполнено по духу, а не

буквально».

А сделал Маккой вот что: он приказал сбросить скорость конвоя с 10 узлов до 8, это вызвало примерно такой же эффект, как и изменение курса в противоположном направлении. Все это происходило в сочельник. Суда продолжали пробиваться на северо-восток, плавание проходило в «тяжелом море». Рождественским утром в 7.30 с помощью ручного сигнального фонаря Олдис Маккой передал коммодору конвоя:

> «Обстановка на сегодня. Враг, по всей видимости, атакует нас, введя в действие подводные лодки и, возможно, надводные корабли. Еще четыре эсминца должны присоединиться к нам во второй половине дня. „Дюк оф Йорк“ идет сзади на дистанции около 100 миль, его скорость не менее 19 узлов. Три тяжелых крейсера где-то впереди. Счастливого Рождества».

А час спустя Маккой со своим конвоем прошел над погруженной подводной лодкой U-601. Сражение у мыса Нордкап началось.

Глава 18
МОДЕЛИРОВАНИЕ В МОРСКОМ УЧИЛИЩЕ

ОСЛО, ЗИМА 2000 ГОДА.

Я познакомился с коммандером норвежского Королевского флота Маркусом Эйнарссоном Осеном, когда он пришел ко мне и рассказал об одной истории, связанной с островом Сенья. Эта история до сих пор многим навевает печальные воспоминания. Все случилось 12 апреля 1943 года, спустя три недели после того, как Боевая группа встала на якорь в западном Финмарке. Примерно в полдень появилась выкрашенная в серый цвет подводная лодка, она прокралась в район отмели Свенсгруннен, примерно в 20 милях западнее мыса Маанесодден. Тут было около тридцати рыбацких судов, рыбаки возились со своими снастями и сетями и вдруг увидели плавно двигающуюся черной тенью подводную лодку. У носового орудия были видны артиллеристы, а у комингса рубки стояло несколько моряков. Некоторые рыбаки брали в руки треску и показывали ее экипажу лодки, как бы предлагая воспользоваться случаем и получить свежую рыбу, если будет такое желание. Никакого страха рыбаки не испытывали — правда, только до момента, когда прозвучала громкая команда, а над головами просвистел первый снаряд. А потом уже было поздно что-либо делать. С расчетливой жестокостью артиллеристы в упор расстреляли три рыбацких судна, а затем захватили четвертое. Позже его обнаружили в Анд-фьорде — оно медленно дрейфовало, людей на борту не было. Во время атаки девять рыбаков погибло, семеро были ранены и еще семеро взяты в плен.

Это была советская подводная лодка К-21 под командованием капитана 1 ранга Николая Лунина, который теперь мог похвастаться громкой победой над четырьмя безоружными рыболовными судами. Жители острова Сенья были глубоко потрясены и возмущены этим ужасным преступлением, и неудивительно, что немцы, оккупировавшие Норвегию, постарались в своей пропаганде максимально использовать факт «трусливого и жестокого» поведения советской подводной лодки.

Осен происходил из довольно известной семьи, жившей на острове Сандсё, в Анд-фьорде, и в детстве не раз слышал рассказы об этой трагедии. Один из его друзей, Бьёрн Братбак, провел тщательное расследование инцидента и при этом сделал весьма

любопытное открытие. Удалось выяснить, что через несколько часов после того, как советская подводная лодка ушла из района рыболовного промысла, норвежское судно «Барен» спасло молодого парня, который чуть было не утонул. Оказалось, что это — дневальный с подводной лодки; он упал за борт, но никто его не хватился, и парень был обречен на верную гибель. Это был девятнадцатилетний Александр Лабутин. Возмущенные происшедшим, многие жители хотели расстрелять парня на месте, но местному священнику удалось отговорить их от этого. Вместо этого русский моряк был отправлен в лагерь военнопленных под Тромсё.

Придя ко мне осенью 1999 года, Осен рассказал то, что было известно очень немногим. Братбак выяснил, что Лабутину удалось выжить во время войны и что сейчас он живет в небольшом городке, примерно в 100 километрах от Москвы. Тогда решили пригласить его в качестве гостя ВМС на встречу ветеранов в Тромсё, которая должна была состояться в 2000 году. Осена интересовало, смогу ли я содействовать тому, чтобы возвращение Лабутина было должным образом освещено в средствах информации, и нельзя ли снять об этом документальный фильм. Не задумываясь, я ответил согласием и сделал немало для того, чтобы организовать встречу русского со своими спасителями — впервые за пятьдесят семь лет. Это событие запомнится надолго — было очень трогательно наблюдать, как Лабутин обнимал и благодарил оставшихся в живых членов экипажа «Барена» и просил прощения за возмутительное поведение своего капитана.[24]

Я решил воспользоваться представившейся возможностью и рассказал Осену о неудачах, преследовавших меня в процессе поиска «Шарнхорста». Он сразу же заинтересовался этим. В письме, отправленном ему вскоре после знакомства, я постарался обобщить все свои находки и выводы:

> «Проведя собственные расследования, мы выяснили, что „Шарнхорст“ лежит *не там,* где он должен быть согласно официальной версии, т. е. в точке, которую до сих пор все считали чуть ли не священной. Какое значение это несоответствие может иметь с чисто военной точки зрения, я не знаю, поскольку неизвестно, где же фактически находятся останки. По нашему мнению, было бы крайне интересно попытаться обнаружить и снять на пленку останки корабля в пока неизвестном месте с учетом результатов анализа огромного материала, накопленного нами.

Соответственно, меня интересует, не сможет ли принять участие в проекте военно-морской флот — прежде всего просмотреть наш материал, а затем оказать содействие в реальных поисках останков в Баренцевом море».

Генеральный инспектор ВМС, контр-адмирал Кьелль Биргер Ольсен проект одобрил и постарался заручиться поддержкой своего предшественника — контр-адмирала (в отставке) Кьелля Амунда Притца, чтобы он консультировал нас по вопросам, связанным с военным флотом. Он оказал еще одну важную услугу, познакомив меня с Ярлом Йонсеном — начальником отдела подводного флота в Исследовательском институте вооруженных сил в Хортене. Этот институт был осведомлен не меньше, если не больше, чем любая другая организация аналогичного профиля в Европе, о том, что можно найти в Баренцевом море, а также о том, что происходит на его поверхности и под ней.

Притцу тогда было шестьдесят пять лет, это был один из наиболее эрудированных и уважаемых морских офицеров и вообще приятный человек. Когда-то он служил капитаном фрегата и командующим эскадры береговой охраны, а впоследствии — командующим флотом Южной Норвегии и генеральным инспектором ВМС, так что хорошо был знаком со штабной работой и имел представление о том, что происходит в коридорах власти. В свое время он взял на себя всю ответственность за потерю фрегата «Осло» и твердо стоял на своем во время последовавшего разбирательства. Многие коллеги считали его добрым и мудрым человеком и называли «Великим стариком». Он сыграл незаменимую роль как в моих делах, так и в конечном успехе.

Сначала я показал ему весь собранный материал. Он сразу же обратил внимание на позицию, зафиксированную в бортжурнале «Дюк оф Йорк» в полдень 24 декабря (точнее, 26 декабря. — *Прим. пер.*) — за 7 часов до потопления «Шарнхорста». «Я доверяю штурманам линкора, — сказал он. — Они знали свое дело. Если они зафиксировали позицию в журнале, то это значит, что у них было два надежных источника данных. Мы не знаем, что это за источники, но я бы удивился, если бы положение корабля в полдень было определено с ошибкой. Речь идет о традициях Королевских ВМС. Результаты определения и счисления положения фиксируются в журнале, если только базируются на точных исходных данных».

А потом Притц сделал совершенно неожиданное предложение. С целью проверки наших теорий он предложил

использовать новейшую систему имитационного моделирования с компьютерным управлением, которая благодаря его усилиям была установлена в Военно-морском училище. Образно говоря, эта система могла дать возможность «проиграть» ход сражения в течение восьми последних часов в виртуальном мире, а затем проанализировать результат. Я немедленно ухватился за эту идею и, не теряя времени, отправился в Берген. Тренажер был размещен в отдельно стоящем корпусе цилиндрической формы на территории училища. Внутри имелась реальная копия мостика современного корабля с круговым обзором на 360°, оборудованная всеми стандартными приборами навигации и управления. Например, когда на специальных компьютерных экранах воссоздается ситуация входа в бухту Бергена или плавание в других районах норвежского побережья и одновременно воспроизводятся реальные условия освещенности и звука, эффект достигается, мягко говоря, потрясающий. Ощущение того, что стоишь на мостике корабля, идущего в море, поразительно реалистично. Однако все это — эффекты, создаваемые мощными компьютерами STN Atlas, которые управляют работой установки имитационного моделирования. Тренажер дает курсантам уникальную возможность пройти близкую к реальной подготовку, однако нашу задачу было не так просто решить. Начальник установки коммандер Кьетил Утне и преподаватель навигации коммандер Петтер Люнде объясняли мне: «Объектом моделирования должен быть HMS „Дюк оф Йорк“, поскольку это — единственный корабль, которому удалось определить свою позицию в полдень. Затем необходимо зафиксировать относительное положение „Шарнхорста“ в момент его потопления. Но не забывайте, что имитатор — это „вычислитель“, результаты работы которого представляются в виртуальной среде. Если вы хотите, чтобы результаты вычислений были точными, то и данные, на которых они базируются, должны быть достоверными».

Итак, исходные данные должны быть надежными — в этом главный вопрос. Я опять впал в отчаяние, когда понял, что это значит. Поставленная задача загоняла нас в тупик. Чтобы создать адекватную математическую модель корабля, идущего в море, нужно иметь по крайней мере 800 элементов исходной информации — от длины и ширины корабля до числа и площади рулей, числа и радиуса винтов. Когда дошло до этого момента, нужную информацию мы нашли только частично. «Дюк оф Йорк» давно был списан, а линкоры вообще остались в прошлом. Подобно динозаврам, они исчезли навсегда. Существующие базы данных относились лишь к современным судам с совершенно

иными, более изящными обводами.

Я пребывал в растерянности, однако Утне и Люнде призвали на помощь все свои творческие способности. Они решили использовать модель судна-контейнеровоза, и 3 мая 2000 года мы уже виртуально воспроизводили «сражение» у Нордкапа, несмотря на пробелы в исходных данных, на которых базировалась модель.

Мы понимали, что нельзя вычислить оптимальный курс «Дюк оф Йорк», не имея оптимальную модель. Однако используя модель контейнеровоза, можно было хотя бы приближенно оценить воздействие ветра и течения на достаточно крупное судно, хотя, конечно, и не линкор.

В течение двух захватывающих дней мы совершали виртуальное вторжение в сердце Баренцева моря. Полученный результат оказался для нас совершенно неожиданным. Было проведено четыре сеанса вычислений — один был чисто математическим, без учета внешних факторов, а в остальных варьировались параметры силы ветра и течения. Действительно, при юго-западном ветре модель уходила на север слишком далеко — больше чем на 20 миль, однако наиболее интересным было не это. Главное заключалось в том, что по результатам всех четырех сеансов получалось, что официальная позиция слишком далеко смещена к востоку. Отсюда следовало, что район поисков нужно сдвинуть к западу, т. е. ближе к точке, зафиксированной в бортжурнале, к точке, где была найдена торпеда, а также к той, которую называли капитаны траулеров Финдуса.

Выводы Притца были совершенно четкими:

> «Британская торпеда Mark 8 найдена недалеко от точки, зафиксированной в бортжурнале „Дюк оф Йорк“ как точки потопления „Шарнхорста“. На мой взгляд, корабль действительно затонул именно в этом месте. Дальность действия торпеды порядка 5 миль, т. е. 8500 метров».

Меня разбирал смех. Мы провели несколько часов, собравшись вокруг одной из мощнейших компьютерных установок в Норвегии, только для того, чтобы подтвердить возможную правоту моего непрофессионального мнения. Однако я подавлял свое радостное настроение. Все-таки стоимость одного часа работы на установке — 3500 крон (около 325 фунтов стерлингов), и тут уже не до смеха.

Глава 19
«ШАРНХОРСТ» ВЫХОДИТ В МОРЕ

ЛАНГ-ФЬОРД, СУББОТА, 25 ДЕКАБРЯ 1943 ГОДА.

Полдень рождественского дня. Прошло двенадцать часов после того, как генерал-адмирал Шнивинд отправил на утверждение гросс-адмиралу окончательный проект приказа. Теперь все зависело от Дёница, однако с ним было трудно связаться: в это время он летел высоко над слоем облаков, нависших над континентом. Его комфортабельный личный самолет Ju-52 поднялся с аэродрома под Парижем рано утром; на борту находились сам гросс-адмирал и его штаб.

Тяжесть складывающейся обстановки ощущалась в разговорах, которые велись в салоне самолета. Немецкие войска пока что сохраняли позиции от Пиренеев на юге до полуострова Фискер на севере. Первые годы войны были для Германии победоносными. Однако Дёниц был реалистом: ситуация резко изменилась, на Востоке армия терпела одно поражение за другим. Если задержать наступление советских войск не удастся, то тысячелетний рейх рухнет так же быстро, как и возвысился. Будучи главнокомандующим Кригсмарине, он был обязан использовать все имеющиеся в его распоряжении средства для предотвращения краха. Поэтому было предельно ясно, что ему надлежит делать. Чтобы не потерять лицо перед Гитлером, надо отдавать приказ Боевой группе о выходе в море. Он долго откладывал принятие решения, но лучшая возможность вряд ли представится:

> «Конвой с военным грузом для России проходит через район, который находится в пределах досягаемости Боевой группы. Крейсерский эскорт конвоя — это не противник для нашего линкора. Ледовый барьер у острова Медвежий воспрепятствует попытке конвоя скрыться. Более высокая скорость немецких кораблей — залог того, что избежать атаки конвою не удастся. Наша авиаразведка не установила факт присутствия вражеских сил в данном районе, хотя это, конечно, не значит, что таких сил нет в море *вообще*. Но если они даже и есть, то находятся далеко, и поэтому у „Шарнхорста“ будут все возможности для проведения быстрой и успешной атаки. На борту двадцати судов находится значительный объем военных грузов, которые

> способны существенно усилить наступательную мощь Советского Союза. Надо использовать любую возможность, чтобы воспрепятствовать этому. Мое мнение, а также мнение командующего флотом и начальника штаба таково, что ситуация предоставляет „Шарнхорсту“ прекрасный шанс».

Когда самолет приближался к Берлину, решение уже было принято. Точно в 14.12 приказ был отдан — сначала по телефону, а затем по телетайпу:

> «Боевой группе надлежит своевременно выйти в море и провести атаку на конвой».

В Киле генерал-адмирал Шнивинд ждал принятия этого драматичного решения пятнадцать часов. Он уже приготовил все для шифровки сигнала на тот случай, что все пойдет так, как он это себе представлял. Примерно через двадцать минут, в 14.33, он уже был готов передать приказ капитану цур зее Рудольфу Петерсу в Нарвике, придав ему форму четкой и роковой по своим последствиям радиограммы:

> «ОСТФРОНТ 25/12».

Шифровальщики на борту яхты командующего в бухте Нарвика пользовались стандартным шифром «Энигма», а не более сложным ключом *M-Offizier,*[25] и все равно прошел целый час, прежде чем приказ был получен на «Тирпице», а в 15.27 радиограмма была переадресована «Шарнхорсту» и эсминцам сопровождения в Ланг-фьорд, но с важным дополнением:

> «ОСТФРОНТ 1700/25/12».
>
> «Это означает, что Боевой группе приказано действовать против конвоя. Мы выходим!»

— такую взволнованную запись сделал капитан цур зее Иоханесон через несколько минут после получения приказа.

Несмотря на затянувшиеся сомнения и нескончаемые споры высших офицеров, с самого утра шла напряженная работа по планированию операции. Уже в 7.00 из Тромсё вышел тральщик R-121 с тремя лоцманами на борту; они должны были осторожно провести Боевую группу через фьорд и затем вывести в открытое море. Когда тральщик оказался в Каа-фьорде, ему было приказано идти дальше — в Ланг-фьорд, где лоцманы перешли на борт «Шарнхорста» и эсминцев Z-33 и Z-29. В 12.30 из Хаммерфеста в

Ланг-фьорд были направлены еще два тральщика — R-56 и R-58; они прибыли туда через четыре часа и встали рядом с «Шарнхорстом».

Капитан R-58 Вернер Хаусс оставил такое описание этой сцены:

> «Здесь, в голове фьорда, спокойно, как в мельничном пруду, несмотря на то, что в открытом море — сильные шквалы и беснующиеся волны. Эсминцы затемнены так же тщательно, как и „Шарнхорст“. Не видно ни одного огонька и не слышно никаких звуков, кроме легкого шума ветра. Изредка на мостике линкора можно видеть призрачные, сине-фиолетовые проблески фонаря, передающего азбукой Морзе сигналы эсминцам. Тишина кажется какой-то потусторонней. Рядом возвышаются угрюмые горы, покрытые снегом, на фоне усеянного звездами небосвода переливается северное сияние, что еще больше усиливает ощущение чего-то сверхъестественного».

Капитаны двух тральщиков — Хаусс и Маклот — должны были явиться к капитану цур зее Фрицу Юлиусу Хинтце, и их пригласили на борт линкора.

> «Мы шли через запутанный лабиринт проходов, герметичных дверей, трапов, кают, ремонтных мастерских, телефонных проводов, кабелей, труб, нижних палуб и кают-компаний… Везде идет лихорадочная суета… Корабль напоминает растревоженный муравейник, матросы носятся, как на стометровой дистанции, вверх и вниз по трапам, взад и вперед по проходам, как будто у них в распоряжении осталось всего секунд десять».

После длинного путешествия по душным и узким проходам их, наконец, привели к каюте капитана.

> «Лейтенант постучал в дверь и открыл ее… Мы незаметно переглянулись. То, что предстало перед нами, было настоящей роскошью по сравнению со скромной обстановкой на тральщиках, к которой мы привыкли. Мы отдаем честь, затем на всякий случай отходим к стене. Такое впечатление, что одновременно делается несколько дел… Капитан, его первый помощник [фрегатен-капитан] Доминик и главный инженер Кёниг

стоят у стола и что-то обсуждают. Рядом с капитаном стоит адъютант, у него в руке радиограмма. Капитан явно дает какие-то указания главному инженеру… Навострив уши, слышим последние слова: „Надо торопиться. В 18.00[26] мы должны быть готовы к выходу!“… И только сейчас я заметил в каюте просторные, удобные кресла, картины на переборках, фотографии в рамках на столе, и блюдо с рождественскими яствами. И подумал: „А ведь сегодня Рождество“. Я бы, наверное, и не вспомнил об этом, если бы не увидел яблоки и изюм, орехи и пирожное, шоколад, еловые ветки, украшенные мишурой. Все это навевает воспоминания, и я предаюсь мечтам».

38-летний фрегатен-капитан Эрнст-Дитрих Доминик, второй по старшинству среди присутствовавших офицеров, родом из Гибольдехаузена, был известен как педантичный и опытный моряк. В 1924 году, будучи кадетом, он прошел подготовку по артиллерийскому делу и затем служил на крейсере «Эмден»; на только что принятый флотом «Шарнхорст» он был назначен в январе 1939 года. Мало кто знал корабль лучше, чем Доминик. Он был на борту с самого начала и командовал всей корабельной артиллерией, а зимой 1943 года (имеется в виду зима 1942/43 гг. — *Прим. пер.*) стал первым помощником и правой рукой командира. Доминик был прирожденным бойцом. После четырех лет службы в море он 1 октября 1943 года получил назначение в штаб флота в Берлине. Однако сменщик до сих пор не прибыл в Ланг-фьорд, и поэтому Доминик по-прежнему находился на борту.

Его сын, фрегатен-капитан Вульф Доминик, сделавший карьеру в Бундесмарине после войны, рассказывает:

> «Примерно в это время от отца пришло письмо моей матери, которая тогда жила у своих родителей в Нордхайме, под Ганновером. Он писал: „Я думаю о родине. Пусть бог даст нам силу, чтобы наш гордый корабль смог внести вклад в победоносное завершение войны“. Это письмо было непроизвольно написано как завещание. Мне кажется, слова отца отражали типичные настроения всего экипажа».

Когда Маклот и Хаусс получали последние указания от Доминика, он уже куда-то очень торопился. На то были веские причины. В 12.00 на «Шарнхорсте» была объявлена часовая готовность и он давно стоял под парами; в таком же состоянии

были и эсминцы. Однако контр-адмирал Бей в это время находился в Каа-фьорде. Без командующего эскадрой Боевая группа не могла выйти из своего фьорда. «Адмиралы северных морей *(Admirals Nordmeer)* приказали выходить в 17.00. Но это совершенно невозможно. Бей до сих пор не прибыл на флагман», — записал командир флотилии эсминцев Рольф Иоханесон.

Сейчас уже каждая минута приобретала жизненно важное значение. Чтобы атака имела хоть какой-нибудь шанс на успех, Боевой группе следовало быть в позиции к югу от острова Медвежий утром следующего дня. Однако в Каа-фьорде события как-то незаметно начали развиваться крайне неблагоприятно для нерешительного адмирала. В 14.00 Бей вместе со своим штабом из 36 офицеров перебрался с «Тирпица» на борт эсминца Z-30, которым командовал корветен-капитан Карл Лампе; однако эсминец только через час отшвартовался от судна снабжения «Нордмарк». Из-за неожиданного снежного шквала было трудно отвести буи, закрывавшие вход в Каа-фьорд. Запросили буксир, но он задерживался. Лишь около 16.00 Z-30 выбрался из Альта-фьорда и направился в Истестофен, причем шел не очень торопясь, со скоростью 21 узел. В 18.15 Бей, наконец, добрался до «Шарнхорста», но линкор и после этого продолжал стоять на месте.

> «Машины эсминцев работают, но ничего не происходит. К сожалению, так и не удалось поговорить с командующим эскадрой»,

— все более раздраженно записывал Иоханесон. Дело было в том, что на борту «Шарнхорста» возникла новая, весьма серьезная проблема: вышла из строя радарная сигнальная система, а она имела решающее значение в боевой операции. Чтобы как-то выйти из положения, корветен-капитану Герфриду Брютцеру было приказано передать радарный обнаружитель Z-38 на линкор, и эта процедура заняла три четверти часа.

Наконец в 19.01 вспышки сигнальных фонарей с мостика передали: «Якоря поднять». Вскоре после этого к эсминцу Иоханесона Z-29 подошел катер. На борт поднялся офицер — он передал приказ Бея об атаке конвоя; чувствовалось, что двухстраничный текст диктовал человек, которого очень поджимало время. Несколько машинописных ошибок было исправлено от руки. Вскоре во фьорде появилось еще одно моторное судно. На его борту находились главный корабельный старшина Вильгельм Гёдде и группа матросов, выделенных для дополнительной охраны противолодочных сетей и имевших

глубинные заряды. Оба младших лейтенанта — Хаусс и Маклот — получили личные указания от Доминика и давно покинули флагманский корабль. Их задача заключалась в том, чтобы расчистить путь эскадре через Стьернсунн, и они ждали только приказа, чтобы взяться задело.

> «С мостика „Шарнхорста“ через мегафон передают приказ отдать швартовы. Матросы R-56 и R-58 бросаются к своим боевым постам, а молодые капитаны мгновенно появляются на мостиках. Раздаются два пронзительных свистка боцманских дудок, петли канатов сбрасывают с причальных тумб, затем канаты быстро вытягивают и сворачивают в бухты на палубе. Матросы хорошо знают свое дело. Похожие на привидения, оба минных тральщика медленно отходят и ложатся в дрейф, ожидая остальных».

В полной темноте откуда-то неожиданно появились два буксира.

> «В этом месте фьорд узкий, а линкор стоит поперек него, носом к ветру, поэтому буксиры должны развернуть его на 90°, а потом он пойдет своим ходом через проход в сетях, установленных в устье фьорда».

Матросы вахты правого борта поднимали якорь и принимали швартовы, а весь остальной экипаж собрался на юте.

> «Все как один — матросы с нижних палуб, офицеры из своих кают и кают-кампаний — торопятся на корму… Из-за задней орудийной башни появился высокий, стройный офицер — фрегатен-капитан Доминик. Это — опытный артиллерист, он командовал и зенитными пушками, и тяжелыми орудиями до того, как был назначен первым помощником капитана. Смелый и рассудительный человек, он в течение всей своей длительной службы постоянно проявлял заботу о подчиненных».

Главный старшина построил экипаж и отдал рапорт Доминику, который поднялся на возвышение. Он кратко охарактеризовал обстановку и в заключение сказал: «Конвой идет с грузом для Восточного фронта. Наша задача — уничтожить конвой».

Прошло десять месяцев с тех пор, как «Шарнхорст» в

сопровождении своего эскорта пришел в Ланг-фьорд. Уже несколько недель ходили всякие слухи, особенно последние дни. Корабли все время находились в состоянии повышенной готовности, несколько раз давали отбой. Но на этот раз начались реальные события.

> «Не успел Доминик закончить последнюю фразу, как началось бурное ликование. Радостные возгласы разносятся над фьордом, матросы, забыв о дисциплине, подхватывают помощника капитана и восторженно несут его на плечах. Потом все бросаются к боевым постам. Через три минуты, за рекордно короткое время, они уже были на месте».

Котельный машинист Файфер, которому удалось остаться в живых, вспоминает этот эпизод:

> «Оглядываясь назад, пожалуй, трудно понять, почему была такая реакция экипажа. Но дело, наверное, в том, что мы ждали целых десять месяцев. Нет ничего хуже этого. Мы были полностью уверены и в корабле, и в офицерском составе. С нами ничего не могло случиться. Большинство из нас было уверено, что мы вернемся дня через два, а затем продолжим отмечать Рождество».

Но у Гельмута Бакхауса, сигнальщика, которому вскоре предстояло забираться на фор-марс, возникло странное предчувствие:

> «Надевая зимнюю одежду, я вдруг заметил свой жетон, висевший в шкафу. Раньше я его никогда не носил. Теперь же почему-то решил повесить его на шею».

На борту тральщиков R-56 и R-58 Маклот и Хаусс по-прежнему ждали приказа.

> «Буксиры начали медленно разворачивать корпус стального гиганта, один тащил его за нос, а второй — за корму. Прозвучал сигнал телеграфа в машинном отделении, буксирные канаты были отсоединены, и винты линкора вспенили воду… Постепенно линкор завершает разворот на левый борт и направляется к выходу из фьорда… Моряки, стоящие на мостиках других кораблей, молча и в восхищении наблюдают за этой сценой. Постепенно длинный, изящный корабль

набирает скорость, а затем плавно и почти бесшумно проходит мимо, на нем не видно ни огонька — красивый, но смертельно опасный хищник, вышедший из своего логова в горах в поисках добычи».

Эсминец Z-38 шел впереди «Шарнхорста» на дистанции 1200 метров в направлении буев на выходе из фьорда, остальные четыре эсминца держались сзади. Только в 20.37, т. е. с опозданием в три с половиной часа, «Шарнхорст» прошел через проход в противолодочной сети в голове фьорда, обогнул мыс Клуббенес и взял курс на запад, через Стьернсунн, в открытое море. Скорость сбавили до 25 узлов. В проливе эскадру встретил сильнейший штормовой ветер, порождаемый стоковыми воздушными потоками с окружающих гор; ветер яростно набрасывался на мачты и такелаж. Носовая палуба линкора исчезала под накатывающейся горой воды, потом «клиперный» нос как бы отряхивался и пробивался сквозь следующую волну. Все как будто забыли о двух минных тральщиках, которые, имея максимальную скорость всего 16 узлов, все больше отставали. Вернер Хаусс, находясь на борту R-58, напряженно вглядывался в бинокль, но ничего не было видно.

«Еще недавно я мог различать шесть неясных теней на фоне темных гор, теперь они окончательно исчезли».

За стремительным выходом эскадры наблюдал не только Хаусс. В своем доме на склоне горы, расположенной на восточном берегу Ланг-фьорда, семья Йохана Дигре сидела за рождественским обедом. Дигре был одним из связных группы «Ида», и поэтому было бы странно, если бы он днем, видя перед собой всю панораму устья фьорда, не следил с повышенным вниманием за проходами через заграждение в обоих направлениях. Его сын Пер, которому тогда было десять лет, вспоминает те события.

«Я помню, что все мы вышли из дома, и вдруг увидели „Шарнхорст“, который скользил по воде, вырисовываясь темной тенью на фоне далеких гор на той стороне фьорда. Он шел с высокой скоростью, а волна за кормой была такая сильная, что пришлось срочно вытаскивать нашу лодку на берег. На следующий день мы увидели во фьорде плавающие в воде рождественские елки — их выбросили за борт с кораблей».

Йохан Дигре позвонил другому связному — Харри

Петтерсену, жившему на берегу Каа-фьорда; при этом якобы хотел просто поздравить его с Рождеством, но пользовался понятным только им шифром: «На Рождество я буду дома, но бабушка уехала на все праздники». Петтерсен сразу понял, что имел в виду Дигре. «Бабушкой» в группе «Ида» условились называть «Шарнхорст». Он вспоминал:

> «Я связался с Торстейном Рааби и Карлом Расмуссеном, которые проводили Рождество в долине Тверрельв. Это они работали на радиопередатчике, спрятанном в подвале дома, принадлежавшего дорожному управлению».

Сигрид Расмуссен, которая была уже на последнем месяце беременности, открыла дверь.

> «Это был наш сосед; у него неподалеку тоже была ферма. Он сказал, что к телефону просят подойти Калле или его приятеля Торстейна. Отец очень рассердился, когда они, извинившись, встали из-за стола и ушли. Однако „Шарнхорст“ вышел в море. Не могли же они сказать, что им нужно срочно отправить радиограмму в Лондон».

А в это время погода в северной части Баренцева моря испортилась еще больше. Конвой прошел над U-601 утром, примерно в 8.30, и с тех пор Отто Хансен сделал несколько отчаянных попыток установить с ним контакт. Однако дул 8-балльный юго-западный ветер, сопровождаемый то дождем, то снежной пургой, лодку сильно качало и бросало из стороны в сторону. Хансен записал:

> «Море очень бурное, видимость всего 100 метров, боевая рубка все время под водой».

Вахтенным на боевой рубке выпало нелегкое утро.

> «Кругом кромешная темнота. „Берегись!“ — кричит вахтенный офицер. Лодка резко кренится. Мы хватаемся за все, что можно. На нас мчится огромная волна, вода захлестывает лица и плечи, заливает рубку… Вокруг только бушующее море, которое со стороны, наверное, кажется очень красивым… Лодка пробивает себе путь среди волн, пенистые гребни которых вздымаются над нами на 8–10 метров… С боевой рубки открывается

грозное зрелище. Прямо на тебя катятся черные горы лоснящейся воды… По небу несутся рваные тучи. Если на несколько секунд в них появляется разрыв, мы обшариваем горизонт биноклями. Ведь мы здесь для того, чтобы обнаруживать вражеские корабли… И вновь нос лодки глубоко зарывается в воду. Очередная волна кажется особенно огромной. Ее гребень покрыт белой пеной. Она разбивается о рубку со звуком, напоминающим грохот грузового поезда, идущего по мосту. Пена хлещет по лицам. Такое ощущение, что кто-то бросил в лицо горсть крупного песка. Несколько минут мы ничего не видим. Соленая вода жжет кожу».

Впередсмотрящие Отто Хансена могли различать только темные контуры торговых судов, идущих где-то впереди. В 11.02 он сообщил:

«ВИЖУ ЭСМИНЕЦ И НЕСКОЛЬКО СИЛУЭТОВ, КУРС 90 ГРАДУСОВ»

в 12.26:

«ЕЩЕ ТОРГОВЫЕ СУДА И КРУПНЫЙ ДВУХТРУБНЫЙ ЭСМИНЕЦ».

Хансен непрерывно информировал обо всем происходящем капитана цур зее Петерса в Нарвике. Однако такая погоня была опасным делом. Эсминцы входили в состав ближнего эскорта конвоя: они перехватывали немецкие радиограммы и знали, что где-то неподалеку находятся лодки из группы «Железная борода». Матросы были готовы в любой момент сбросить глубинные бомбы.

Через полтора часа, и 14.08, впередсмотрящие подводной лодки вдруг заметили эсминец, до него было всего 500 метров. Прозвучал сигнал тревоги, и U-601 пошла на срочное погружение. Еще через полчаса, в 14.36, Хансен вновь всплыл, шторм бушевал с прежней силой. Однако море было пустынным: конвой исчез, уйдя на восток.

В нескольких милях от U-601 рвалась в бой с врагом недавно введенная в строй подводная лодка U-716. Как и Отто Хансен, ее капитан обер-лейтенант цур зее Ганс Дюнкельберг, родом из Мюльхайма, что в Рурском бассейне, был молод — ему было всего двадцать пять. Он принял лодку в апреле и после пяти месяцев тренировочных плаваний в Балтийском море, в середине декабря, оказался в Бергене. Через несколько дней ему было

приказано присоединиться к остальным лодкам «Железной бороды» и нести дежурство у острова Медвежий. Сейчас же он со своим экипажем был готов от злости произвести первый выстрел.

Радист U-716 Педер Юнкер вспоминал:

> «Погода была ужасная. Однако Дюнкельберг был хорошим капитаном. Хладнокровный и твердый, как скала, он пользовался большим уважением матросов. На верфи в Гамбурге лодку ремонтировали после ожесточенной бомбежки в конце июля — начале августа. Мы очень тяжело переживали это. Видя такие ужасные разрушения, трудно было поверить, что войну еще удастся выиграть».

Лодка занимала позицию к югу от U-601; утром рождественского дня, примерно в 10.00, ею была перехвачена радиограмма, в которой Отто Хансен сообщал об обнаружении конвоя. Пока радист пытался взять пеленг, Дюнкельберг развернулся к северу, так что ветер и дождь обрушивались на него теперь с кормы. После тяжелого пятичасового плавания в штормовом море наблюдатели в 14.58 заметили впереди, на некотором удалении от лодки, темную тень эсминца эскорта. Дюнкельберг немедленно объявил боевую тревогу и развернул лодку. С дистанции в 3000 метров он произвел первый боевой выстрел в качестве командира корабля. В сторону эсминца была выпущена самонаводящаяся торпеда T5 Gnat. Это был первый залп сражения у Нордкапа. Кратко доложив по радио о проведенной атаке, он сразу погрузился на большую глубину, а акустик, вслушиваясь в гидрофоны, ждал звука взрыва. Но взрыва не последовало. Дюнкельберг просчитался. При высоте волн от 8 до 10 метров практически невозможно попасть в эсминец, к тому же идущий встречным курсом.

В дневнике Дюнкельберг писал:

> «Меня преследует эсминец. Нет ничего удивительного в том, что мы промахнулись, учитывая сильный шторм. Сейчас шум двигателей и турбин слышится с разных дистанций. Шум постепенно затихает в восточном направлении».

Около пяти вечера генерал-адмиралу Шнивинду принесли копию радиограммы, и он с удовлетворением отметил:

> «Лодка № 2 вошла в контакт с конвоем. Указанная позиция соответствует сигналу с U-601».

Вскоре Дюнкельберг опять всплыл, но ничего, кроме бушующего океана, не увидел. К тому же вышел из строя чувствительный сонар (*Gruppenhorchgerät,* F255Dt — GHG), из-за чего теперь будет крайне трудно улавливать шумы в погруженном состоянии.

В это время лодка Отто Хансена U-601 вновь нагнала конвой. В 16.30 ее чуть не протаранил корвет, неожиданно возникший на расстоянии всего 300 метров. Опять пришлось совершить срочное погружение. Матросы замерли, ожидая взрывов глубинных бомб, но было тихо. Из-за сильного ветра и темноты корвет их не заметил.

У третьей лодки группы «Железная борода», занявшей позицию к северу от U-601, были неприятности. Ею командовал капитан-лейтенант Гильдебрандт: его день рождения пришелся на сочельник, и накануне он отметил свое тридцатидвухлетие в точке, расположенной к юго-западу от острова Медвежий. Следуя традициям ветеранов Арктики, он предпочитал прослушивать шумы врага в погруженном состоянии, потому что всплывать было очень опасно. В дневнике он писал:

> «Опыт свидетельствует, что более разумно нести дежурство в погруженном состоянии, потому что: 1) видимость все равно плохая из-за „тяжелого моря“, 2) шум можно уловить с дистанции 8–10 миль, что вдвое дальше дистанции прямой видимости, 3) меньшая вероятность атаки кораблями эскорта, неожиданно появляющимися из темноты». Это были резонные доводы, но они приводили в ярость командующего капитана цур зее Петерса в Нарвике. «Погружение дает преимущество, если условия прослушивания благоприятны, — писал он, — [но] не в штормовом море. Все равно ничего не слышно. Погружаться на большую глубину имеет смысл, только если существует опасность атаки. Под водой капитаны утрачивают желание Слушать! Наблюдать! Атаковать!»

Это был чувствительный укус. Было ясно, что Петерс недолюбливает Гильдебрандта, хотя за плечами последнего был достаточно большой срок службы, а кроме того, на его счету было два успешных потопления в Арктике. Теперь же, в полдень рождественского дня, он погрузился и пытался услышать шум конвоя. Когда же вновь всплыл через полчаса, то услышал четкий и сильный сигнал Отто Хансена, передающего данные пеленгации.

«Судя по силе сигнала, мы находимся недалеко друг от друга»,

— записал Гильдебрандт. А вскоре произошла катастрофа. Лодка меняла курс, вдруг накатилась огромная волна, которая захлестнула боевую рубку. Тонны ледяной воды хлынули в открытый люк и залили воздухозаборник дизельного двигателя. Лодка резко накренилась, двигатель заглох, а из аккумуляторов поползло облако хлора. Через несколько минут потерявшая управление подводная лодка беспомощно качалась на волнах. Спустя какое-то время двигатель вновь удалось запустить, и Гильдебрандт развернул лодку по ветру. И в самый раз. Лодка зачерпнула 15 тонн воды, а матросам от распространяющегося по отсекам хлора становилось все хуже. В 14.50 Гильдебрандт передал в Нарвик радиограмму:

«ВНУТРИ ЛОДКИ МНОГО ХЛОРА, ОНА УПРАВЛЯЕТСЯ С ТРУДОМ. ОТБОЙ.

ХАММЕРФЕСТ»

В течение трех часов Гильдебрандт, включив вентиляцию, проветривал лодку, затем вновь приказал погрузиться. Не успели цистерны полностью заполниться балластной водой, как все услышали характерный шум надводных кораблей. Это был конвой, который прошел прямо над лодкой. Только в 22.00, когда запах оставшегося газа был уже просто невыносим, Гильдебрандт решился всплыть и отправить следующую радиограмму:

«В 18.00–19.20 В КВАДРАТЕ AB6496 НАДО МНОЙ ПРОШЛО ВОСЕМЬ ТРАНСПОРТНЫХ СУДОВ И ТРИ КОРАБЛЯ ЭСКОРТА. КУРС НА ВОСТОК. 70 ОБ/МИН. КОНТАКТА НЕТ. СЛЫШИМОСТЬ ПЛОХАЯ. ВИДИМОСТЬ 800 МЕТРОВ».

Подтверждения получения радиограммы не последовало, а повторно ее не передали, хотя для надежности это следовало сделать. Поэтому сообщение не было получено ни Боевой группой, ни капитаном цур зее Петерсом в Нарвике, который со все большей тревогой следил за разворачивающимися событиями. Петерс знал, что некоторые из подводных лодок, находящихся в районе острова Медвежий, идут по пятам конвоя. Однако за несколько утренних часов необычно быстро сформировался циклон. Ледяной ветер превратил море в своеобразный кипящий котел, и подводные лодки бросало, как пробки. Цели для атаки

превратились в едва различимые силуэты, ненадолго возникавшие среди нагромождения волн, так что точно направить на них торпедные аппараты было практически невозможно. Затем стал известен прогноз погоды на день св. Стефана — ничего хорошего он не предвещал. Ожидалось возрастание силы ветра до 9 баллов, «тяжелое море», а с юго-запада — приближение снежной пурги. Около 16.00 Люфтваффе уже отозвали последние из самолетов, следивших за конвоем, из-за опасности обледенения. На рассвете следующего утра, 26 декабря, планировалось организовать шесть вылетов, но если шторм не утихнет, то разведывательные полеты будут отменены, так что обнаружить притаившийся вражеский эскорт уже не удастся. А это, в свою очередь, означало, что предпосылок, определявших успех атаки «Шарнхорста», уже не будет.

Настроение Петерса за последние несколько дней постоянно менялось — то у него появлялась надежда, то опять возникало отчаяние — он испытывал противоречивые чувства: долга и трезвой оценки ситуации, желание атаковать и страх перед очередным поражением; аналогичные настроения были и у других немецких адмиралов. Высшие офицеры знали лучше, чем кто-либо, что уровень боеспособности Кригсмарине существенно понизился. Однако, будучи профессионалами, они должны были вести борьбу с врагом, используя любую возможность. С другой стороны, они не имели никакого права обрекать корабли и их экипажи на верное поражение. Атака могла быть успешной только при максимальном учете факторов обстановки, но в случае подавляющего перевеса сил противника от атаки следовало уклониться. На Петерсе, которому пришлось выступать в роли командующего не только подводными лодками, но и надводными кораблями, лежала огромная ответственность. Незадолго до Рождества ему уже пришлось вмешаться в действия Бея, который начал было колебаться; он считал своим долгом вмешаться еще раз, пока не поздно. Судя по записи, которую он внес вечером рождественского дня 1943 года, его оценка сложившейся ситуации сомнений не вызывает:

> «Авиаразведку флангов нужно исключить. Никто не знает, где находятся силы прикрытия врага, если они вообще существуют. Погода портится быстрее, чем по прогнозу, из-за чего сильно упадет скорость и уменьшится точность стрельбы. Подводные лодки отстают от конвоя, и поэтому нельзя будет навести Боевую группу точно на цель. Фактор внезапности будет утерян. Поэтому следует предположить, что „Шарнхорст“

и эсминцы сопровождения будут вынуждены вести бой с превосходящими силами прикрытия, а не с более слабым эскортом конвоя».

Вывод Петерса носит драматичный характер: операцию следует отменить. Однако, желая избежать неприятных последствий, он решил политически обезопасить себя, сделав приписку:

> «Я, разумеется, не могу исключить того, что общая ситуация требует проведения именно такой операции».

Около восьми часов вечера Петерс решил позвонить Шнивинду в Киль.

> «Эсминцы бессильны при такой погоде. Флигерфюрер *(Fliegerführer)* Лофотенских островов сообщает, что завтра улучшения погоды не ожидается. Силы противника заблаговременно обнаружить не удастся. Предлагаю операцию „Остфронт“ отменить».

Хотя и с неохотой, но Шнивинд был вынужден согласиться с этими доводами. Он позвонил в Берлин, а в 20.46 отправил сообщение по телетайпу (примерно в это же время «Шарнхорст» и эсминцы 4-й флотилии приняли на себя первые удары шторма в Стьернсунне):

> «ОБСТАНОВКА КРАЙНЕ НЕБЛАГОПРИЯТНА. НА СУЩЕСТВЕННЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ РАССЧИТЫВАТЬ НЕ ПРИХОДИТСЯ. В СВЯЗИ С ЭТИМ ПРЕДЛАГАЮ ОПЕРАЦИЮ ОТМЕНИТЬ».

Спустя полчаса, в 21.16, дал о себе знать и Бей. Находясь на мостике «Шарнхорста», он, решив нарушить режим радиомолчания, сообщал:

> «В ЗОНЕ ОПЕРАЦИИ ПРОГНОЗИРУЕТСЯ ЮГО-ЗАПАДНЫЙ ВЕТЕР ОТ 6 ДО 9 БАЛЛОВ. СПОСОБНОСТЬ ЭСМИНЦЕВ ВЕСТИ ПРИЦЕЛЬНУЮ СТРЕЛЬБУ СИЛЬНО ПОНИЖЕНА. СКОРОСТЬ СБРОСИЛИ».

В этот момент по левому борту «Шарнхорста» и пяти эсминцев эскорта был мыс Сильдмилинген, а по правому — горы острова Сере и Сёрёсунн, в проливе уже вовсю разгулялся шторм. Впереди был Лоппхавет, коварный участок моря, прославившийся штормами небывалой ярости. Здесь у немецких кораблей никакой

защиты не было: с юго-западных просторов океана на них, завывая, набросился ветер, который мог тут хозяйничать совершенно беспрепятственно. Ветер и волны, сильное течение сталкивались друг с другом, превращая и без того беспокойное море в кипящий котел. И, по-видимому, именно тогда, когда он оказался в разъяренных водах Северного Ледовитого океана, до адмирала Бея, наконец, со всей ясностью дошло, что операция «Остфронт» — опасная затея, имеющая крайне мало шансов на успех. Таким образом, радиограмму, отправленную им из Сёрёсунна, можно было воспринимать как просьбу о помощи.

Адмиралы в Киле и Берлине тоже уже поняли, что при таком сочетании штормовой погоды и полярной темноты боеспособность линкора значительно снижается. А когда выяснилось, что и эсминцы обречены на неудачу, вывод стал очевиден: операцию нужно отменять.

Однако условия для радиосвязи были исключительно неблагоприятны. Поэтому радиограмма Бея дошла до Берлина лишь на следующее утро, в 3.56, а к этому времени он уже почти добрался до зоны операции. Кроме того, в Берлине уже сложилось твердое мнение. Дёниц не был готов отозвать Боевую группу. Он лично обещал Гитлеру результат, поставив всю свою репутацию на то, чтобы сохранить крупные надводные корабли. Теперь Бею оставалось только действовать — решительно и энергично.

На борту линкора «Дюк оф Йорк», пробивавшегося к острову Медвежий со скоростью 19 узлов, атмосфера была более спокойная. Пока Шнивинд, Петерс и Бей ждали окончательного решения Дёница, Фрейзер получил новую дешифровку «Ультра». Из нее следовало, что примерно в полдень Бей пытался связаться с минным тральщиком R-121, который направлялся из Тромсё в Каа-фьорд, имея на борту несколько лоцманов. В радиограмме содержался приказ, адресованный R-121, — идти в Ланг-фьорд и ждать там дальнейших распоряжений.

У Фрейзера до сих пор не было уверенности, что линкор вышел из своего уютного фьорда, однако степень вероятности того, что это так, уже была выше, чем ранее.

Глава 20
«Я ВЕРЮ В ВАШУ РЕШИМОСТЬ СРАЖАТЬСЯ»

БАРЕНЦЕВО МОРЕ, ВОСКРЕСЕНЬЕ, 26 ДЕКАБРЯ 1943 ГОДА.

Точка «Люси» представляла собой опорную навигационную точку на секретных немецких картах; она была расположена примерно в 15 милях к юго-западу от Фуглена — крутого, обрывистого мыса на той стороне острова Сёрё, которая обращена к морю. Эта точка отмечала границу между немецкими минными полями и открытым морем. Именно в этом месте «Шарнхорст» и его эскорт в последний раз видели землю — гряду зубчатых, покрытых снегом гор, едва различимых на горизонте. Пройдя мимо этой важной точки в 23.03, эскадра пошла курсом 10 градусов на север со скоростью 25 узлов. Ветер и волны были с кормы, и стало несколько легче. Тем не менее из-за тяжелых 60-тонных носовых двухорудийных башен эсминцы все время сильно зарывались в воду, но все-таки бак и переднюю надстройку заливало меньше, так что идти стало полегче.

В полночь пришел ответ гросс-адмирала Дёница. Он был зашифрован при помощи сложного ключа *M-Offizier,* и поэтому начальник связи лишь через час доставил расшифровку в каюту контр-адмирала Бея. Бей рассчитывал не на такой ответ:

> «Конвой должен доставить русским военные материалы и боеприпасы, что нанесет еще больший ущерб нашей героической армии, сражающейся на Восточном фронте. Мы обязаны помочь ей.
>
> „Шарнхорст“ и эсминцы должны атаковать конвой.
>
> Используйте тактическую обстановку разумно и смело. Не прекращайте бой, не доведя дело до конца. Используйте любую возможность. [Ваше] преимущество — превосходство артиллерии „Шарнхорста“. Это может иметь решающее значение. Используйте эсминцы, как считаете нужным.
>
> Прекращайте бой, если того потребует обстановка. Немедленно уходите при появлении крупных сил [врага].
>
> Постарайтесь нужным образом настроить экипаж. Я верю в вашу решимость сражаться.
>
> Хайль Гитлер.

Дёниц, гросс-адмирал».

Единственное послабление, на которое было готово пойти верховное командование флотом, было изложено во второй радиограмме, отправленной в 3.00. В ней говорилось, что если эсминцы окажутся небоеспособными в условиях сильного штормового ветра, «Шарнхорст» должен идти в атаку один. Решение оставалось за Беем: он был на месте, и вся ответственность лежала на нем.

Итак, Берлин свое слово сказал. Теперь пути назад не было. Однако эскадра вышла в море в спешке, с сильным опозданием. Бей даже не успел провести совещание со своими капитанами. Находясь на продуваемом ветром мостике Z-29, командующий флотилией капитан цур зее Рольф Иоханесон следил за радиообменом между флагманом и штабом флота в Германии со все большей тревогой. В своем оперативном приказе Бей совершенно недвусмысленно писал, что конвой должен быть уничтожен за счет объединения усилий всей Боевой группы. При этом следовало учитывать возможность присутствия «любых типов британских и американских линкоров, авианосцев и крейсеров». Несмотря на это, операция *не должна быть отменена,* если даже скоординированная атака окажется невозможной. В этом случае Боевой группе было приказано отойти и повторить атаку на следующее утро, если обстановка окажется более благоприятной. Все это с трудом поддавалось пониманию. Единственный шанс «Шарнхорста» заключался в молниеносной атаке; именно на этом был основан весь оперативный план. Но как мог Бей рассчитывать продержаться еще день у острова Медвежий, если он сам считал, что вблизи от конвоя находились линкоры и авианосцы союзников?

Всего за два часа после полуночи барометр на борту Z-29 упал с 997 до 991 миллибар (с 750 до 745 мм. рт. ст.). Боевая группа приближалась к центру шторма, многие матросы страдали от морской болезни. С «Шарнхорста», шедшего впереди строго по курсу, замигал сигнальный фонарь: Бея интересовало мнение Иоханесона о погоде. Командир эсминца решил ответить в оптимистическом тоне:

> «ПРИ ВОЛНАХ И ВЕТРЕ С КОРМЫ ЗАТРУДНЕНИЙ ПОКА НЕ БЫЛО… НАДЕЮСЬ НА УЛУЧШЕНИЕ ПОГОДЫ».

Впоследствии Иоханесон писал:

> «Я не хотел, чтобы у Бея появился предлог для

возвращения нас на базу, поскольку британские эсминцы с погодой вполне справлялись».

В этот момент «Шарнхорст» и пять эсминцев сопровождения находились примерно посредине между Нордкапом и островом Медвежий.

> «Линкор полностью затемнен, матросы на своих боевых постах; качка бортовая и килевая, корабль идет курсом на север, юго-западный ветер дует со стороны левой раковины…[27] Небо совершенно черное, как и само море, не видно ни одной звезды. Видимость снижается из-за снежной пурги, так что эсминцы различать довольно трудно. Иногда впереди возникает волна особой силы, одну-две секунды держится завеса из брызг, а потом морская вода заливает бак, и он скрывается в ее стремительных потоках… Ночь холодная, как лед, и так же холодна пена, которая долетает до мостика, срываясь с носовой трехорудийной башни, когда о нее разбивается очередная волна».

Никто не знает, о чем говорили контр-адмирал Бей, капитан цур зее Хинтце и их ближайшие соратники. Из состава штаба Кумметца на борту почти никого не осталось. Начальник оперативной части, очень опытный капитан цур зее Ганс-Юрген Рейнике, и его заместитель капитан цур зее Фриц-Гюнтер Болдман вернулись в Германию вместе с Кумметцом, а замены им не прислали. Бей привел с собой своего флаг-лейтенанта Куно Латторфа и несколько офицеров из штаба эсминцев. Остальные члены штаба были переведены с «Тирпица», в том числе и молодой писарь Генрих Мюльх.

Долгие дни ожидания и последующих бесконечных споров очень изматывали всех, но теперь жребий был брошен. И значение могло иметь только будущее сражение. Все участники событий испытывали такое же чувство облегчения, как и Иоханесон, который, находясь на Z-29, записывал:

> «Наконец, ход событий ясен. Мы знаем, что нас ждет впереди».

В 3.45, как раз перед сменой вахты, ожила хрипловатая система внутренней связи «Шарнхорста». Говорил капитан Хинтце, который был намерен ознакомить матросов с напутствием гросс-адмирала:

> «Всему экипажу — внимание. Говорит ваш командир. Нами получена радиограмма от гросс-адмирала Дёница. „Атакуйте и уничтожьте конвой, чтобы облегчить борьбу ваших товарищей на Восточном фронте“».[28]

Примерно в это же время, в 2.17, находясь в Лондоне, лейтенант-коммандер Деннинг отправил из Адмиралтейства первое прямое предупреждение Соединениям 1 и 2 о том, что «Шарнхорст» вышел в море:

> «СРОЧНО. ПО НЕКОТОРЫМ ДАННЫМ, „ШАРНХОРСТ“ ВЫШЕЛ ОКОЛО 6 ВЕЧЕРА. 25 ДЕКАБРЯ».

Дешифровщикам в Блетчли-Парк потребовалось почти семь часов на то, чтобы расшифровать радиограмму, отправленную контр-адмиралу Бею —

> «ОСТФРОНТ 1700/25/12».

Спустя минуту Деннинг отправил еще одну радиограмму, в которой сообщат, что «Шарнхорст» предупредил сторожевой катер у входа в Ланг-фьорд о том, что буи нужно отвести вскоре после 18.00.

Заключительный предупреждающий сигнал был направлен кораблям союзников, находившимся в районе между островом Медвежий и Нордкапом, через час, в 3.39:

> «АДМИРАЛТЕЙСТВО ПОЛАГАЕТ, ЧТО „ШАРНХОРСТ“ ВЫШЕЛ В МОРЕ».

Девятнадцать судов, составлявших конвой JW-55B, шли на восток, преодолевая сильную качку; они находились в 50 милях к югу от острова Медвежий. «Дюк оф Йорк» и остальные корабли Соединения-2 шли западнее конвоя, на удалении 200 миль от него. Для Фрейзера обстановка была далеко не идеальной. Он приказал своим кораблям увеличить скорость до 24 узлов, собираясь в дальнейшем идти еще быстрее. Однако еще оставалось целых десять или двенадцать часов до точки перехвата «Шарнхорста», если он пойдет в атаку на конвой. Для страховки он приказал конвою JW-55B отвернуть на север, чтобы выманить немецкий линкор как можно дальше от берега; с востока с каждым часом все ближе подходило Соединение-1 Барнетта. Ловушка была готова захлопнуться.

На рассвете, который в Арктике выглядит как быстротечные

сумерки, экипажам кораблей были разъяснены их задачи. Коммандер Нильс Оурен, старший артиллерист норвежского эсминца «Сторд», описывал напряженную атмосферу на борту:

> «На „Сторде“ мы следим за радиообменом и перестроениями с большим интересом. События развиваются все быстрее! И все мы участвуем в них. Мы чувствуем, что на этот раз что-то произойдет… Ветер все усиливается, волнение моря и наше — тоже. Сильная килевая качка, и волны все время захлестывают палубу „Сторда“. И в таких чудовищных погодных условиях нам приказано увеличить скорость — сначала до 25 узлов, а потом и до 27. Каждый оборот винта приближает нас к врагу».

Лейтенант Брайс Рамсден находился на борту крейсера «Ямайка», занимавшего позицию к северу от «Сторда», и помнит, как узнал о выходе «Шарнхорста». Эта новость была передана по внутренней связи, когда происходила смена вахты, а остальные матросы завтракали:

> «„Слушать всем. Говорит капитан. Только что получена радиограмма от главнокомандующего. „Шарнхорст“ вышел в море. Всем занять боевые посты через пять минут. Все“.
>
> На секунду сердце у меня замерло, я вдумывался в только что услышанное. „Шарнхорст“ вышел в море. „Шарнхорст“ вышел в море. Итак, это, наконец, случилось. Сообщение, в общем, было воспринято спокойно, если не считать нескольких восклицаний. Это было огромное событие — неожиданный итог многих недель и месяцев, в течение которых нужно было все время прикрывать конвои, а крейсера пробивались в штормовом море у берегов Норвегии и острова Медвежий. Из России в Исландию, из Исландии в Россию, часы терпеливого дежурства в ужасную погоду и в замерзающем море и постоянное опасение именно того, что фактически происходило сейчас. И вдруг неожиданно, в середине очередного такого дежурства, нам сообщают такую новость… Чувство необратимости происходящего охватило меня. Я как бы оказался деталью гигантской машины, пришедшей в движение и имеющей четкую задачу. Должно было произойти что-то очень важное».

Немецким подводным лодкам выпал тяжелый день после того, как утром рождественского дня экипаж U-601 услышал шум конвоя, шедшего прямо над лодкой. На борту лодки U-636 последствия от выброса хлора при затоплении аккумуляторов оказались настолько серьезными, что пришлось вернуться в Хаммерфест и встать рядом с «Блэк Уотч»; лодку нужно было как следует просушить, выкачав остатки воды, и отремонтировать. U-354 потеряла волнолом, в результате чего волны со страшной силой накатывались на боевую рубку и вполне могли смыть за борт впередсмотрящих. Палубные дельные вещи были повреждены, антенны сломаны, многие лодки принимали на борт много воды через люк боевой рубки. Из-за плотных туч трудно было определиться, и поэтому капитаны подводных лодок зачастую просто не знали, где они находятся. Капитан-лейтенант Хербшлеб, командовавший U-354, попытался определить глубину к юго-востоку от острова Медвежий, она оказалась равной 140 метрам. Это означало, что он сбился с курса на 20 миль. U-277 никак не могла установить контакт с другими лодками группы, и ее капитану не удалось передать оставшиеся у него радарные установки. Некоторым капитанам удавалось лишь на мгновение увидеть торговые суда, оказавшись на гребне волны, другие чудом избежали столкновений с сильно вооруженными корветами и эсминцами. Они были вблизи от конвоя, но не удавалось выйти на дистанцию торпедной атаки. Была выпущена всего одна торпеда, да и та не попала в цель. После того как Отто Хансен со своей U-601 был вынужден пойти на погружение в рождественский день, в 16.36, лишь одной из подводных лодок удалось установить контакт с конвоем. Это была лодка U-636 Ганса Гильдебрандта. Однако сообщение Гильдебрандта до Нарвика не дошло, и поэтому его данные не были нанесены на карты.

> «Причина [этих проблем] — несомненно, плохая видимость и ужасная погода, из-за чего подводные лодки лишаются кругового обзора и не могут воспользоваться своим оружием»,

— отметил Рудольф Петерс, *FdU Norwegen*. Петерс полагал, что конвой будет следовать северным маршрутом, и поэтому приказал подводным лодкам занять новую позицию — к востоку от острова Медвежий.

> «При движении конвоя курсом строго на восток его будет сносить к северу, с чем тяжело груженным судам будет трудно справиться. Поэтому я полагаю, [что

конвой отвернет] на север, поскольку это даст ему определенное преимущество… Чем дальше к северу выйдут наши корабли для организации атаки, тем больше времени будет у предполагаемой группировки врага для того, чтобы отрезать им пути отхода».

Согласно расчетам, подводные лодки должны были занять позицию в 6.00 26 декабря. Им было запрещено открывать огонь во время атаки конвоя Боевой группой, но они должны были следить за ходом боя и направлять эскадру, используя радиосредства целеуказания.

Эсминцы, беспокойно кружившие около конвоя, перехватывали радиосообщения, но командир эскорта пока решил выжидать. Капитан Маккой, находившийся на борту знаменитого эсминца «Онслоу», давно почувствовал, что надвигаются серьезные события, и поэтому готовил суда эскорта к отражению основной атаки немцев, которую, как он считал, они проведут к юго-востоку от острова Медвежий.

«Главнокомандующий радиограммой 24132A подтвердил предчувствие, возникшее у меня дней десять назад, в том смысле, что „Шарнхорст“ попытается восстановить утерянный немцами престиж. Все мои последующие действия были основаны на уверенности в том, что это случится, и именно к юго-востоку от острова Медвежий»,

— писал Маккой в своем отчете.

Итак, к зоне предстоящего сражения с разных сторон приближались эскадры различных кораблей, а их командиры проигрывали в уме своеобразную шахматную партию. Важно было предугадать очередной ход противника. Маккой предположил, что немецкие адмиралы для перехвата конвоя скорее всего изберут курс на север. Однако первоначальный план предусматривал нечто прямо противоположное. В ночь 25/26 декабря курс конвоя должен был быть изменен на 90 градусов к востоку, и в этом случае он шел прямо в руки немецкой Боевой группы. Однако контр-адмирал Мэйтленд Баучер, находившийся на борту «Форт Каллиспелл», опасался, что в этом случае его суда и их груз получат такой удар, что его последствия даже трудно представить. Баучер докладывал:

«В полдень Рождества начал формироваться (по правому траверзу) сильный юго-юго-восточный ветер, который вызвал сильное волнение и качку судов… (На

самом корабле коммодора одну крупную спасательную шлюпку смыло, другую разбило в щепки, а по палубе „ездил“ танк „Шерман“). Эту обстановку можно было расценить как вмешательство провидения, потому что если бы той ночью курс был изменен на 25° вправо (до 90°), как это планировалось, то мы бы оказались еще ближе к точкам, в которых произошли оба боя вскоре после 11.00 в День подарков (26 декабря)».

«Шарнхорсту» тоже приходилось нелегко. Многие матросы еще не бывали в «тяжелом море» при плохой погоде и поэтому ужасно страдали от морской болезни; лишь немногие смогли ненадолго заснуть. Вахта правого борта обеспечила выход корабля, а вахте левого борта выпало чистить палубы и убирать в трюм 50 тонн только что принятого картофеля. Гельмут Бакхаус рассказывает:

«Мы давно не получали посылок из дома. Кто-то сказал, что четыре или пять судов, которые их везли, были потоплены. На завтрак, обед и ужин у нас была только рыба, однако перед Рождеством пароход доставил нам огромное количество картошки. Чтобы ее как-то разместить, пришлось снять подвесные койки. Картошка была буквально везде».

Вахта правого борта сменилась в полночь, так что вахте левого борта пришлось занимать свои посты при сильном морозе и волнении моря. Очередная смена вахты произошла в 4.00. Матросы едва успели подвесить койки и только начали оттаивать, как раздался сигнал тревоги. В 6.00 вахта левого борта приступила к завтраку. Через час прозвучал сигнал «По местам стоять!», а в 8.00 обе вахты были на своих боевых постах.

Находясь на мостике, контр-адмирал Бей обдумывал окончательный план атаки. В 7.00, по его предположениям, он находился впереди конвоя JW-55B, примерно в 30 милях от него. План заключался в том, что его пять эсминцев должны изменить курс и идти на север, затем выстроиться фронтом и сближаться с конвоем на скорости 12 узлов. «Шарнхорст», в свою очередь, будет идти за эсминцами, на дистанции 10 миль, будучи готовым нейтрализовать эскорт и уничтожить конвой, обстреляв его из своих 11-дюймовых орудий.

У плана был один изъян. Он базировался на сообщении молодого капитана U-716 Ганса Дюнкельберга, полученного в 1.30:

«КВАДРАТ АВ6642. ЭСКОРТ ВЫНУДИЛ ПОГРУЗИТЬСЯ. ВЕТЕР ЮЖНЫЙ 7. ШТОРМ 6–7. ВИДИМОСТЬ 1500 МЕТРОВ».

Эта радиограмма была получена на борту Z-29 в 3.27, в результате чего у Рольфа Иоханесона несколько поднялось настроение:

«Согласно этому сообщению, позиция врага на 30 миль дальше к западу, чем предполагалось (курс 60 градусов, скорость 9 узлов). Это хорошая новость. Курс конвоя подтвержден. И это отрадно, потому что мы идем с задержкой во времени».

И в то же время этот сигнал кажется странным. Из записей в дневнике следует, что Дюнкельберг полным ходом шел на восток. В тот момент, когда была якобы подана радиограмма, передатчик был выключен; на борту U-716 соответствующей записи не было. Сигнал не слышали ни подводные лодки, ни бдительный штаб командующего в Нарвике. А может быть, Боевой группе умышленно дали ложный сигнал? Не был ли сигнал фальшивкой, рассчитанной на то, чтобы дезориентировать противника? В таком случае цель определенно была достигнута. В 4.01, через полчаса после того, как якобы посланная Дюнкельбергом радиограмма вызвала радость на борту Z-29, в игру вступил адмирал Брюс Фрейзер. Он приказал конвою изменить курс и идти к северу. Позднее, в 7.00, Бей отвернул к западу. Если бы придерживались первоначального плана и позиция, указанная Дюнкельбергом, соответствовала действительности, то около 9.00 Боевая группа оказалась бы прямо в центре скопления кораблей эскорта союзников и торговых судов. Никто из них не смог бы противостоять тяжелым орудиям линкора. Уже через несколько минут от судов конвоя остались бы только пылающие развалины. В этом случае результат атаки Бея можно было бы считать самой громкой победой Кригсмарине. Проводку конвоев пришлось бы во второй раз прервать, что имело бы очень серьезные последствия. Корабли союзников были бы прикованы к северному сектору, а боевые действия продолжались. Бей же мог преподнести Дёницу подарок в виде триумфальной победы, обещанной Гитлеру.

Однако так же постепенно и незаметно, как и накануне, события начали разворачиваться не в пользу Бея. Радиограмму Гильдебрандта, отправленную в 22.00, не услышали. Позиция, указанная Дюнкельбергом, уже была неточна. К 9.00 конвой ушел от нее на 15–20 миль к северу. Даже первый приказ Бея повернуть к западу и начать преследование JW-55B был неудачно

сформулирован и поэтому неправильно истолкован.

> «С точки зрения передачи сигналов приказ был ошибочен… его трудно было выполнить в темноте и в „тяжелом море“… На борту Z-34 все радисты страдали от морской болезни. Они были неспособны воспринимать сигналы правильно. Корабль шел как бы инстинктивно. Поскольку перед собой я не видел эсминца, ни о каком осмысленном управлении не могло быть речи… а оперативный приказ запрещал применять радарные установки»,

— так писал Иоханесон.

Бей по-прежнему надеялся на внезапную атаку. Как и многие другие немецкие морские офицеры, он не доверял радару, честь изобретения которого приписывается англичанам. Он не хотел, чтобы Боевая группа раскрыла свое местоположение, излучая радиолокационные сигналы, и поэтому корабли продолжали свое роковое движение на запад — по существу, слепые и без связи между собой.

Все происходящее лишний раз свидетельствовало о спешке, характерной для подготовки операции, и о плохом качестве средств связи. Перед выходом в море Бей даже не провел совещания с командирами эсминцев. Корветен-капитан Карт Гетц на борту Z-34 по-прежнему пребывал в уверенности, что оба эсминца идут рядом с «Шарнхорстом», как это предусматривал первоначальный вариант плана. По этой причине он отошел далеко к северу и все утро пытался занять указанную ранее позицию. В то же время эсминец Z-33, оказавшись значительно южнее, так и не восстановил контакт с остальными эсминцами флотилии. У Z-38 тоже были проблемы, эсминец блуждал по курсу, и другие эсминцы группы даже приняли его за вражеский корабль.

> «Ага, конвой!»

— торжествующе записал Иоханесон еще до того, как выяснилось, что это — ошибка. Позже он добавил:

> «Z-38 пытался занять неправильную позицию в разведывательном построении, из-за чего нельзя было понять, где друг и где враг. Уверен, что в будущем капитан никогда не допустит подобной ошибки».

Предполагалось, что «Шарнхорст» будет держаться за

эсминцами на дистанции 10 миль и выдвинется вперед после обнаружения конвоя. Однако линкор вдруг резко отвернул и исчез из вида. Смысл этого маневра никак не был разъяснен командующему флотилией эсминцев, которая вела поиск в западном направлении, находясь значительно южнее конвоя; погода же продолжала ухудшаться.

> «Корабли идут почти прямо против ветра, начинается сильная килевая качка. Они принимают на борт много воды… Экипажи еще недостаточно опытны, и многие матросы страдают от морской болезни».

Рольф Иоханесон еще не знал этого, но вместе со своей флотилией эсминцев он уходил все дальше и дальше — и от конвоя, и от «Шарнхорста».

Глава 21
КАКОЙ ПЛАН БЫЛ У КОНТР-АДМИРАЛА БЕЯ?

БАРЕНЦЕВО МОРЕ, 08.40–12.40, ВОСКРЕСЕНЬЕ, 26 ДЕКАБРЯ 1943 ГОДА.

В это время три крейсера Соединения-1 быстро шли к юго-западу, в сторону Нордкапа. Утром рождественского дня они отвернули на север, взяв курс прямо на конвой.

В 8.40 на борту «Белфаста» — флагмана вице-адмирала Роберта Барнетта — прозвучал сигнал тревоги. Один из операторов радарной установки типа 273, предназначенной для дальнего обнаружения надводных целей по курсу, засек четкий сигнал, отраженный от объекта на дистанции 32 километра — иначе говоря, между крейсерами и конвоем. По кораблю словно пробежал электрический разряд. Ситуация сразу становилась критической, если мигающая метка на экране радара действительно засвидетельствовала присутствие «Шарнхорста». Наклонившись над картой с прокладкой курса, Барнетт сразу определил, что линкор, если это и в самом деле он, находится всего в часе хода до конвоя. Если все так, то у Бея просто идеальная позиция для проведения успешной атаки. Прошло несколько довольно нервных минут, и Барнетт облегченно вздохнул. К счастью, метка на экране двигалась на юг, *удаляясь* от конвоя. Бей, очевидно, даже не подозревал, насколько близок он был к успеху. В интервью, данном уже после войны, Барнетт говорил:

> «Считаю, что роль крейсеров в этом бою была сравнительно проста. Осмелюсь сказать, что имею определенный опыт ведения боевых действий в этих широтах. Я точно знал, что собирается предпринимать командующий соединением. Кроме того, я был полностью уверен в подчиненных мне капитанах боевых кораблей — они понимают смысл моих действий и будут четко выполнять приказы… Мы обнаружили „Шарнхорст“ и заставили его уйти в сторону от конвоя».

Три крейсера Барнетта со скоростью 24 узла продолжали движение на северо-запад, «Белфаст» впереди, а за ним, последовательно, «Шеффилд» и «Норфолк». Теперь Барнетт должен был изменить первоначальный план: ему нужно идти на

выручку торговым судам. Согласно этому плану, крейсера должны были занимать позицию между «Шарнхорстом» и конвоем, хотя недавно все было наоборот. Была сильная бортовая качка. Один из молодых матросов находился ночью в артиллерийском погребе башни «А»; он описывал, что происходило после того, как прозвучала команда «По местам стоять!»:

> «Все вскакивают, выпускают воздух из спасательных жилетов, обычно используемых в качестве подушек, мы удаляем походное крепление снарядов на стеллажах. Прислуга подъемника и системы подачи боезапаса занимает свои места, закрывает люки. Все напряженно ждут команды открыть огонь…»

Подписался матрос под псевдонимом — «Бандерильеро».

Уже сорок минут три крейсера на высокой скорости шли на северо-запад. Вглядываясь в экраны радарной установки, операторы видели, что Бей сам облегчает задачу эскадры, по непостижимой причине держа курс на юг. Он все дальше и дальше уходил в сторону от конвоя, в то время как *они* подходили к нему все ближе В 9.21 впередсмотрящий на борту «Шеффилда» в бинокль увидел на юго-западе серый силуэт «Шарнхорста», который шел противоположным курсом:

> «ВИЖУ ВРАЖЕСКИЙ КОРАБЛЬ. ПЕЛЕНГ 222. ДИСТАНЦИЯ 12 000 МЕТРОВ».

Когда крейсера оказались позади линкора, Барнетт приказал открыть огонь. Теперь он находился в нужной позиции. Он перекрыл путь к конвою и изменил курс — сначала на запад, затем — на юг. «Шарнхорст» окончательно лишился своего шанса: теперь, чтобы атаковать конвой, нужно было предварительно уничтожить целых три крейсера.

Высоко в небе разорвался первый осветительный снаряд, выпущенный «Белфастом»;[29] факел горел, образуя яркое зеленовато-желтое пламя и озаряя бушующий океан. Вскоре открыл огонь «Норфолк» из своих 8-дюймовых орудий. На корабле применяли заряды из кордитного пороха без пламегасящей добавки, и поэтому выстрелы на некоторое время ослепляли артиллеристов, тем не менее темп стрельбы и ее эффективность были достаточно высокими. За девять минут «Норфолк» произвел шесть полных бортовых залпов. Однако ни «Белфаст», ни «Шеффилд» не могли точно наводить орудия, потому что «Норфолк» занимал позицию между ними и целью.

Капитан «Норфолка» Дональд Бейн потом сказал:

> «Мы первыми обнаружили врага, первыми открыли по нему огонь, и первое точное попадание тоже наше».

«Бандерильеро», находившийся на «Белфасте», слышал грохот залпов с правого борта.

> «Мы поняли, что 4-дюймовые орудия стреляют осветительными снарядами. Переглядываясь, спрашиваем друг друга, почему не слышно 6-дюймовых орудий?.. Обстрел продолжается несколько минут, и нам не терпится узнать, что же происходит. Затем мы слышим голос командира по внутренней связи: „После нескольких залпов „Норфолка“ вражеский корабль, кто бы он ни был, развернулся, и мы его преследуем“».

«Шарнхорст» и его пять эсминцев эскорта вышли при крайне неблагоприятном стечении обстоятельств. Задача была достаточно сложна изначально, а из-за поднявшегося сильного ветра успешно выполнить ее было почти невозможно. Кроме того, контр-адмирал Бей вел себя крайне нерешительно перед выходом эскадры — а внезапная атака, которой он только что подвергся, могла только еще больше пошатнуть уверенность в себе. Он отправил эсминцы на запад, и они должны были, обнаружив конвой, тут же сообщить об этом. Вместо этого радар корабля засек несколько отраженных сигналов с почти противоположной стороны — с юго-востока. Бей не стал медлить. Находясь в 10 милях позади Z-29, он отвернул на юг, чтобы выяснить, откуда идут сигналы, улавливаемые радаром, и таким образом упустил верный шанс уничтожить конвой JW-55B, до встречи с которым было меньше часа хода. Теперь же, не подозревая об этом, Бей все дальше уходил в сторону от своей добычи. По совершенно непостижимой причине он почему-то не предупредил командующего флотилией эсминцев о внезапном изменении своего курса, а это означало, что он лишается защиты от возможной торпедной атаки. В конечном итоге задержка с выходом в море обошлась ему дорого. Если бы Бей вышел из Ланг-фьорда точно в заданное время, Соединение-1 его никогда бы не обнаружило. А теперь обстоятельства сложились так, что Барнетт появился в самое время, чтобы отвлечь «Шарнхорст» от выполнения его задачи. Можно сказать, что легендарная удача, выручавшая «Шарнхорст» ранее, отвернулась от него.

Главный старшина Вильгельм Гёдде, степенный, верующий человек, стоял на прожекторной площадке, на уровне мостика;

впоследствии он оказался старшим по возрасту среди спасшихся членов экипажа «Шарнхорста». Через наушники он слышал доклады всех служб, поступающие в командный центр. Британская атака оказалась для него совершенно неожиданной.

> «Я вдруг увидел три высоких столба воды в нескольких сотнях метров от корабля. Было ясно, что это разорвались снаряды тяжелых орудий. Сам корабль, с которого велась стрельба, я не видел, были заметны только оранжевые вспышки при очередных залпах».

Еще один из оставшихся в живых — Гюнтер Стрётер, заряжающий 15-см батареи левого борта, говорил примерно то же самое:

> «Три 20,3-см (8-дюймовых) снаряда разорвались слева по борту. Тревога! По пеленгу 245 градусов можно было видеть только вспышки пламени, вырывавшегося из стволов орудий вражеского корабля».

В течение ряда лет проводились интенсивные учения, и поэтому офицеры командного центра действовали автоматически. Они четко знали, что им делать. Многие из них служили на корабле с 1939 года, т. е. сразу после ввода «Шарнхорста» в строй. Его экипаж чаще, чем любой другой, участвовал в различных боевых действиях, так что уже через несколько секунд с помощью 10-метрового оптического дальномера была определена дистанция до «Норфолка», а башня «С» приготовилась вести ответный огонь. Затем была увеличена скорость — до 30 узлов, изменен курс и выставлена дымовая завеса. В 09.40 бой закончился. Он продолжался менее десяти минут, но за это короткое время два снаряда, выпущенных «Норфолком», все же попали в цель. Один из снарядов пробил палубу и оказался в столовой машинного отделения, но не взорвался; возникший пожар был вскоре потушен. Второй снаряд нанес более серьезный ущерб.

> «Мне повезло. Я находился высоко на смотровой площадке и почувствовал удар струи воздуха, когда снаряд просвистел прямо надо мной. Один матрос был убит, лейтенанту оторвало ногу, несколько человек были легко ранены. Когда я поднялся, то увидел всю картину. Снаряд снес всю решетчатую („матрасную“) антенну. Носовая радарная установка была полностью уничтожена»,

— так рассказывал Гельмут Бакхаус, который находился на высоте в 38 метров над палубой и поэтому видел все, что произошло после разрыва снаряда.

Лишившись своей новой радарной станции *Seetakt*, «Шарнхорст», по существу, ослеп. Британские радары были способны обнаруживать корабли на дальностях от 40 до 50 километров. Правда, линкор имел резервный радар, но он был установлен на кормовом дальномере и имел дальность действия всего 8–10 километров. Таким образом, один удачный выстрел существенно снизил боеспособность «Шарнхорста».

На борту немецких эсминцев возникло большое недоумение, когда сигнальщики в 9.30 увидели на фоне штормовых туч вспышки осветительных снарядов и услышали грохот артиллерийских выстрелов в 15–20 километрах к востоку. И опять произошло нечто странное: Бей не запросил помощи, а Рольф Иоханесон, в свою очередь, не рискнул принять самостоятельное решение. Вместо того чтобы пойти на выручку «Шарнхорсту», Иоханесон продолжал вести поиск в юго-западном направлении, хотя это направление было ошибочным.

По всей вероятности, Бей вообще не использовал радар «Шарнхорста» в тот момент, когда он был уничтожен. Поэтому в первой радиограмме, отправленной в 9.55, речь шла только об одном крейсере:

> «НАХОЖУСЬ В КВАДРАТЕ AC4133. ПОДВЕРГАЮСЬ ОБСТРЕЛУ, ВЕРОЯТНО, КРЕЙСЕРОМ [С НАВЕДЕНИЕМ] ПО РАДАРУ».

Таким образом, «Шеффилд» и «Белфаст», которые огонь не открывали, остались незамеченными.

Координаты, указанные Беем, т. е. квадрат AC4133, находились гораздо дальше к северо-востоку, что вызвало еще большую путаницу.

> «Указанная позиция неправдоподобна. Что делает „Шарнхорст“ на удалении более 50 миль к северо-востоку от зоны поиска?»

— раздраженно писал Рольф Иоханесон в дневнике. Он, естественно, не знал, что при шифровке радиограммы была допущена ошибка. Вместо AC4133 следовало указать AC4199, и тогда вся ситуация выглядела бы совершенно иначе.

Боевая группа находилась в зоне операции почти три часа, и почти все потенциально возможные ошибки были совершены. Ветер усиливался, а эсминцы сопровождения «Шарнхорста» были

отправлены в никуда. Два из них неправильно истолковали приказ Бея и сильно сбились с курса; остальные боролись с встречным ветром и сильными волнами, зачерпывая огромное количество воды.

> «Видимость уменьшилась до 300 метров. Ситуацию усугубляет большой вес носовых артиллерийских башен. Скорость снижена до 15 узлов, но волны все равно сильно заливают. Глубинные заряды смыло, а расчетам зенитных орудий пришлось уйти с поста, потому что они вполне могли захлебнуться»,

— так рассказывал Ганс-Дитрих Лау, один из опытных моряков Z-38. «Шарнхорст» вел артиллерийскую перестрелку с неизвестными крейсерами и лишился своего носового радара. Контакт с эсминцами был утерян. Возникла опасность того, что взаимное доверие Бея и Иоханесона, а также и связь между ними будут утеряны. Командующий эсминцами больше не знал, где находится Бей; он вообще никакого представления не имел о намерениях Бея. Самому же ему не хватало находчивости и смелости действовать по собственному усмотрению. Позже Иоханесон писал так:

> «Примерно в 9.30 мы заметили за кормой вспышки осветительных снарядов, дистанция была около 12 миль. Бей сообщил, что его обстреливает какой-то крейсер. Я не считал себя вправе прекратить поиск конвоя, на имея прямого приказа. Бей имел в своем распоряжении лучшие на то время средства радиосвязи и радарные установки, и поэтому у него должна была быть полная информация. Но я, конечно, был обеспокоен тем, как начинают разворачиваться события».

Именно в этот критический момент, в 10.02, на «Шарнхорсте», наконец, впервые было получено сообщение об обнаружении конвоя. Корветен-капитан Роберт Любсен, капитан U-277, совершая четвертое патрульное плавание, в это утро взял курс на остров Медвежий, чтобы счислением уточнить свое местоположение. В 9.25 он заметил скопление судов, которые из-за шторма и опасности столкновения шли с включенными ходовыми огнями.

> «Неожиданно обнаружил конвой, не менее 30 судов, дистанция 3000 метров. Видны ходовые огни. Курс около 90 градусов»,

— такова его запись в дневнике.

И вновь была допущена фатальная ошибка. Любсен знал, что он сбился с курса на 40–50 миль, однако, несмотря на это, тут же указал свои координаты, не отметив, что нужно внести поправку:

«КОНВОЙ В КВАДРАТЕ АВ6365».

Он вполне резонно решил, что наткнулся на конвой, но скорее всего были замечены четыре корабля из 36-го дивизиона эсминцев коммандера Фишера, находившегося на борту «Маскетира», который присоединился к конвою накануне.

> «У нас была трудная ночь в штормовом море, мы старались не потерять конвой, шедший со скоростью всего в 6 узлов. Я заметил за кормой, на дистанции 5 миль, преследующую меня подводную лодку и хотел с ней расправиться, но дивизиону было приказано присоединиться к крейсерам Боба (Роберта) Барнетта после первого боя с „Шарнхорстом“, и поэтому мы на большой скорости пошли курсом на север. Погода была ужасная, шторм продолжался».

Любсен заметил, что ходовые огни на судах союзников выключили, а потом вдруг понял, что его обстреливают. Однако 27-летний капитан, родом из Ольденбурга, не растерялся и не пошел на погружение. Вместо этого он отвернул в сторону и выпустил два шара, заполненных водородом (типа «Афродита»); к шарам была прикреплена алюминиевая фольга, чтобы создать ложные отраженные сигналы для радара противника. Когда спустя несколько минут он вновь развернулся к северо-востоку, четыре неясных силуэта, замеченных ранее, исчезли. Как на борту кораблей Боевой группы, так и в командном центре в Нарвике сигнал Любсена был истолкован как достоверный. Однако сам Любсен понимал, что указанные им координаты не могли быть правильными. Он, по-видимому, захотел уточнить свои данные, и поэтому в следующей радиограмме, отправленной в 10.25, подстраховывая себя, сообщал:

> «ВСТРЕТИЛ КОНВОЙ. ВИЖУ ХОДОВЫЕ ОГНИ. ПОЗИЦИЯ УКАЗАНА ПРИБЛИЗИТЕЛЬНО».

В 11.45 он выдал дополнительную информацию:

> «ВИЖУ ЧЕТЫРЕ СИЛУЭТА, ЧЕТЫРЕ ЭСМИНЦА, ПОЛАГАЮ В СОСТАВЕ КОНВОЯ, КУРС ВОСТОК, ПОПАЛ

ПОД ОБСТРЕЛ, ВЕДУ ПРЕСЛЕДОВАНИЕ».

У получателей всех трех радиограмм Любсена сложилось впечатление, что он имел контакт с конвоем в течение нескольких часов — с момента первого сообщения о том, что в 9.25 замечены судовые ходовые огни. Все утро капитан цур зее Петерс неоднократно просил передать сигнал, по которому Боевая группа и подводные лодки «Железной бороды» могли бы запеленговать его, однако Любсен решил этого не делать. В 13.00 он записал:

> «Контакт утерян, и поэтому сигналов о своих координатах передавать больше не буду».

Только в девять вечера Любсен передал дополнительную информацию в виде новой радиограммы:

«СИГНАЛ В 9.45 ЧИТАТЬ КАК АС4421».

Он совершенно недвусмысленно уведомлял о том, что первая позиция была указана с ошибкой порядка 50 миль. Однако эта информация запоздала; уже ничего нельзя было изменить.

Самое интересное, что на основании сообщения Любсена можно было сделать правильный вывод о том, что конвой находится к *северо-западу* от Боевой группы. Обладай Бей необходимой решимостью, он еще смог бы изменить ход событий. В конце концов, он находился в зоне досягаемости конвоя, так что вполне мог развернуться, попытаться справиться с крейсерами и догнать конвой. Жестко критикуя действия контр-адмирала Бея, Дёниц впоследствии писал:

> «Шарнхорст» значительно превосходил крейсера по вооружению, по мореходным качествам и, самое главное, по огневой мощи. По сравнению со сравнительно легким вооружением крейсеров, у него были тяжелые 28-см (11-дюймовые) орудия, а также и артиллерия среднего калибра. С учетом этого превосходства есть все основания полагать, что после установления контакта этим утром следовало принять и вести бой до конца. После того, как британские крейсера были бы уничтожены или, по крайней мере, приведены в небоеспособное состояние, конвой, как созревший плод, сам упал бы в руки «Шарнхорста».

В действительности же Бей применил совершенно иную

тактику. Он отошел и совершил широкий разворот на северо-восток. Он, вероятно, вспомнил, как обсуждал с Петерсом и Шнивиндом вопросы применения тяжелых орудий в Арктике. Они тогда согласились, что в это время года в районе 73 градусов северной широты светлее всего в интервале от 11.22 до 12.07. Если бы Бей провел атаку с севера, то вражеские корабли оказались бы впереди, и их силуэты можно было без труда рассмотреть на фоне южного горизонта. В этом случае можно было точно навести тяжелые орудия «Шарнхорста» на цель — даже без применения радара. На бумаге все выглядело хорошо, но Бей опять не проинформировал Иоханесона о своих намерениях.

В 10.09, через семь минут после получения сообщения Любсена об обнаружении конвоя, Бей запросил 4-ю флотилию эсминцев:

> «ДОЛОЖИТЕ ОБ ОБСТАНОВКЕ».

Иоханесон ответил:

> «СОГЛАСНО ПЛАНУ НАПРАВЛЯЮСЬ В КВАДРАТ АС4413. КУРС 230 ГРАДУСОВ. СКОРОСТЬ 12 УЗЛОВ».

Через несколько минут Любсен опять запутал ситуацию, сообщив, что не уверен в правильности координат. Несмотря на это, как Бей, так и Иоханесон решили, что немецкие эсминцы слишком далеко уклонились к югу.

Командир эскадры писал:

> «После получения сигнала от Любсена мне, как командующему флотилией, следовало бы тут же изменить курс. Я думал о возможности принятия самостоятельного решения. Но, поскольку Бей имел такое же представление [об обстановке], как и я, у меня не было оснований действовать по собственному усмотрению».

Только в 10.25, после трехчасовой борьбы со штормом, последовал приказ эсминцам об изменении курса:

> «4-Й ФЛОТИЛИИ ЭСМИНЦЕВ. КУРС 70 ГРАДУСОВ. 25 УЗЛОВ».

Этот приказ выглядел странным. Считалось, что конвой находится на северо-западе, однако приказ отправлял эсминцы на северо-восток, в исходную точку.

> «Невозможно понять, что имеет в виду главнокомандующий. Вероятно, он располагает какой-то информацией о фактическом положении конвоя, которая нам неизвестна»,

— записал Иоханесон.

Корветен-капитан, командир Z-30 Карл Лампе, рискнул высказать такое предположение:

> «Намерения Бея, если судить по приказу, неясны. Возможно, он хочет, чтобы эсминцы подошли к нему поближе, а затем нанести по конвою комбинированный удар, что предусматривалось по оперативному приказу».

Время тратилось впустую. Вместе с Z-30 и Z-38 головной эсминец Z-29 развернулся и пошел по курсу, который должен был привести в исходную точку. Двух остальных эсминцев — Z-33 и Z-34 — нигде не было видно. 4-я флотилия эсминцев как боевое соединение распалась. Изменение курса вместе с тем дало некоторое преимущество: поскольку теперь эсминцы шли по ветру, их мореходные качества проявлялись лучше, хотя видимость оставалась плохой. Иоханесон писал:

> «Сегодня необычно темно, даже для этих широт и этого времени года. [Мои] надежды на улучшение погоды не оправдались. Однако корабль идет более устойчиво. Молодые матросы опять почувствовали интерес к жизни».

Вице-адмирал Роберт Барнетт находился на некотором удалении от немецких эсминцев к северу, и у него тоже были неприятности. Когда «Шарнхорст» повернул сначала на восток, а потом на север, Барнетт был в недоумении. Что делать — то ли преследовать линкор, то ли прикрывать конвой. После некоторого раздумья он избрал последнее. Он прекратил преследование и приказал флотилии держать курс на северо-запад, и в 10.20 с радарных экранов крейсера метка «Шарнхорста» исчезла. То, что он сделал, с точки зрения Королевских ВМС было первостатейным грехом и нарушением приказов — он самовольно отказался от верной возможности вступить в контакт с противником. Отстаивая свою позицию, Барнетт говорил потом, что с учетом тогдашних погодных условий скорость «Шарнхорста» на 4–6 узлов превышала скорость крейсеров (30 узлов против 24).

> «Я не сомневался, что он попробует обойти конвой с

северо-запада и из-за снижения скорости, обусловленного тяжелыми погодными условиями, я решил вернуться на прежнюю позицию — между линкором и конвоем».

В 10.35 Барнетт сигнализировал флагману:

«ПОТЕРЯЛ КОНТАКТ С ВРАГОМ. ОН ИДЕТ КУРСОМ НА СЕВЕР. ПРИКРЫВАЮ КОНВОЙ».

Фрейзер находился значительно западнее, он прекрасно понимал — наступает решающий момент! «Дюк оф Йорк» и Соединение-2 были слишком далеко, чтобы успеть вмешаться. Теперь могло случиться все что угодно. Не скрывая тревоги, в 10.58 Фрейзер дал радиограмму:

«ЕСЛИ КОНТАКТ НЕ БУДЕТ ВОССТАНОВЛЕН, Я ВРАЖЕСКИЙ КОРАБЛЬ НЕ НАЙДУ».

Для вице-адмирала Барнетта пути назад не было. Контакт с конвоем он установил, но тоже находился в кризисной ситуации. Уже был двенадцатый час пополудни. Крейсера шли зигзагообразным курсом на дистанции от 8 до 10 миль впереди торговых судов, следовавших под прикрытием из четырех эсминцев — «Маскетир», «Матчлесс», «Вираго» и «Оппорчун».

Капитан Фредерик Пархэм, командир флагманского корабля и друг Барнетта, находился в центре событий:

«Приняв решение держаться с конвоем, он пригласил меня к себе — в штурманскую рубку, находившуюся под капитанским мостиком. Он все время сам занимался прокладкой курса, и я не знаю, поднимался ли он вообще на мостик. Впрочем, с мостика все равно ничего не было *видно* из-за кромешной темноты… Я вошел в штурманскую рубку, и он велел всем выйти.

Он спросил: „Фредди, я правильно поступил?“ Я ответил: „Абсолютно *уверен,* что да“. Скоро мы получили *сердитый* сигнал от главнокомандующего; его смысл сводился примерно к следующему: „Если никто не следит за „Шарнхорстом“, то как, *черт побери,* вступить с ним в бой“.

Бедный старина Боб, он вообще был очень эмоционален, так что чуть не заплакал. Мне удалось кое-как успокоить его. Впоследствии принятое им решение оказалось совершенно правильным, потому что

„Шарнхорст“ опять развернулся, чтобы искать конвой, и вышел прямо на нас».

Медленно текли минуты. На борту линкора «Дюк оф Йорк» царило уныние. Шахматная партия, призом за выигрыш в которой был конвой, переходила в эндшпиль. Конвой был обнаружен, и «Шарнхорст» вышел в море. Ловушка почти захлопнулась, но в последний момент линкор словно почувствовал опасность. И теперь его потеряли из вида! Опять Фрейзер был на грани нервного срыва. Он принял решение, которое вполне могло иметь катастрофические последствия: сбавил скорость до 18 узлов и развернул Соединение-2 в обратную сторону. Если «Шарнхорст» решит прорываться на запад, в северную Атлантику, то Фрейзер окажется южнее, на параллельном курсе. Однако с каждой минутой расстояние между ним и конвоем увеличивалось.

В это время тревожные новости дошли до немецких адмиралов в Северной Норвегии и в Киле. Еще до вынужденной отмены разведывательных полетов в день Рождества Люфтваффе сообщало, что никаких вражеских сил прикрытия в радиусе 80 миль вокруг конвоя обнаружено не было. Это было меньше 300 километров, на которых настаивал Петерс, но все равно лучше, чем ничего. Пеленгационные станции, расположенные в Киркенесе, в Немецкой бухте и в Хьёрринге (Дания), начали сообщать о том, что в Баренцевом море зафиксирован интенсивный радиообмен в высокочастотном диапазоне. Соединение, зашифрованное как JLP, поддерживало непрерывный контакт с другим неизвестным соединением, имеющим позывной сигнал DGO. Где-то между 11.00 и 12.00 генерал-адмирал Шнивинд записал:

«Зафиксирован обмен радиограммами между британскими соединениями — это может быть обмен между крейсером и конвоем или с собственным флагманом. С другой стороны, это может быть предупреждением, адресованным предполагаемому тяжелому прикрытию».

Он, в общем, был прав: JLP — был позывным Барнетта, а DGO — Фрейзера.

Несмотря на продолжавшийся шторм и опасность обледенения, три экипажа, состоявших из шести человек, добровольно вызвались совершить дополнительные разведывательные вылеты утром 26 декабря. В 9.11 три гидросамолета поднялись в воздух с главной базы разведывательной группы дальнего действия 130

(Seefernaufklärungsgruppe 130); база находилась в Скаттёре, под Тромсё. Один из самолетов пилотировал лейтенант Гельмут Маркс, который взял курс на север и летел под низким слоем туч. Время было дневное, но все равно это был как бы полет в ночное время, причем в чрезвычайной обстановке, так что летчикам нужно было проявить большое мастерство.

> «В ослепляющую пургу и при видимости, близкой к нулевой, им нужно было лететь между горами и одновременно следить за секундной стрелкой, чтобы зафиксировать момент выхода в открытое море в условиях полярной ночи»,

— писал Франк де Гаан, дежуривший в составе 1-й эскадрильи *(1. Staffel)* в Тромсё.

Когда Маркс оказался в точке примерно в 60 милях к северо-западу от острова Сёрё, его радиолокационная станция *Hoentwiel* засекла несколько отраженных сигналов. В 10.12 Маркс отправил первую радиограмму:

> «КООРДИНАТЫ 72 СЕВЕРА, 22.5 ВОСТОКА. ОБНАРУЖИЛ НЕСКОЛЬКО КОРАБЛЕЙ».

Благодаря удачно выбранному курсу Маркс вышел прямо на группировку, в которую входили «Дюк оф Йорк», «Ямайка» и четыре союзнических эсминца. В течение полутора часов он следил за ними.

> «Я помню, как этот негодяй кружил над нами, чуть заметный в тумане, причем в пределах дальности зенитной стрельбы. Однако мы не открывали по нему огонь, какой смысл? Мы бы, вероятно, все равно в него не попали, к тому же „Шарнхорст“ могли насторожить вспышки выстрелов. Поэтому Брюс Фрейзер спокойно сидел, покуривая трубку, и говорил — пусть крутится»,

— так вспоминал лейтенант Ричард Кэредж, служивший на линкоре «Дюк оф Йорк».

Hoentwiel была достаточно примитивной радиолокационной станцией, которая работала на длине волны 53 см. Самолет данного типа имел шутливое прозвище — «Летающая галоша»; под напором ветра его раскачивало и швыряло из стороны в сторону, так что разобраться с метками на экране было нелегко, однако Маркс не сдавался.

> «Командир немецкой летающей лодки был, видимо, не удовлетворен результатами наблюдения. Несмотря на шторм и снежную пургу, он летал над кораблями и даже запросил опознавательный сигнал. Он доложил, что получил ответный сигнал от эсминца. Однако это было не так».

В 11.40 Маркс был уже более уверен в достоверности результатов наблюдения и поэтому отправил вторую, более подробную радиограмму:

> «УСТАНОВИЛ КОНТАКТ В 10.12–11.35. СУДЯ ПО СИГНАЛАМ РАДАРА, ИМЕЕТСЯ ОДИН КРУПНЫЙ КОРАБЛЬ И НЕСКОЛЬКО БОЛЕЕ МЕЛКИХ. ПО ВСЕЙ ВИДИМОСТИ, ИДУТ НА ВЫСОКОЙ СКОРОСТИ, КУРСОМ НА ЮГ».

Затем совершенно непонятную ошибку совершил флигерфюрер Лофотенских островов генерал-майор Эрнст-Август Рот. Только в 13.06, т. е. спустя три часа, он передал первое сообщение Маркса дальше — адмиралам в Нарвике и в Киле. Вторая же, более подробная, радиограмма, в которой сообщалось «об одном крупном корабле и нескольких более мелких кораблях», вообще была задержана до следующего дня. Дело в том, что Рот не вполне доверял сообщениям Маркса; он хотел докладывать не о предположениях, а о твердо установленных фактах.

В Нарвике сигнал, вызвавший большую тревогу, был зафиксирован в журнале в 13.41. Капитан цур зее Петерс записал:

> «Это сообщение крайне неприятно, поскольку, на мой взгляд, речь может идти только о вражеском соединении, намеревающемся отрезать пути отхода Боевой группе. Командующий Боевой группой должен иметь полную картину обстановки, получив данное сообщение по FVLM (система радиосвязи между Люфтваффе и Кригсмарине), к тому же он знает, где находятся его эсминцы».

Мысль о возможной вражеской группировке начала преследовать Петерса задолго до Рождества. Тем не менее он не стал объявлять тревогу, полагая, что Бей тоже получил это сообщение. Учитывая последующие события, такое пассивное поведение командующего группировкой подводных лодок кажется загадочным. На Z-38 текст радиограммы был передан корветен-

капитану Брютцеру лишь в 14.45. Последний немедленно переадресовал ее капитану цур зее Иоханесону на Z-29; радисты этого эсминца не следили за радиообменом между Кригсмарине и Люфтваффе по каналу FVLM. Этот канал вообще не прослушивался, вместо этого засекались пеленгационные сигналы с подводных лодок группы «Железная борода». Мнение Брютцера было таково:

> «Сигнал свидетельствует о присутствии вражеского соединения, целью которого является либо перехват Боевой группы, либо нападение на нее сзади. То, что радиограмма получена с большим опозданием (через 4,5 часа после обнаружения), может иметь серьезные последствия».

Иоханесон, в свою очередь, вообще не упомянул в *своем* дневнике о сигнале, полученном от Брютцера. Он также не попытался выйти на связь с «Шарнхорстом», хотя *после* сражения писал так:

> «Мы с командиром флагмана пришли к единому мнению. Нас удивило, что пилот гидросамолета не подкрепил свое важнейшее сообщение результатами визуального наблюдения».

Находясь в точке далеко к северу, контр-адмирал Бей оставался в блаженном неведении, не подозревая, что постепенно складывается очень опасная обстановка. На борту у него были офицеры из службы *B-Dienst,* непрерывно следившие за сообщениями на частотах англичан. Согласно Рольфу Иоханесону, любимым коньком Бея был разговор о возможном присутствии американских линкоров и авианосцев. Из действий Бея не следовало, что он опасается быть отрезанным. Адмирал, которого против его воли отправили в Арктику, шел прямо в смертельную ловушку, даже не пытаясь избежать опасности.

Между 11.30 и 12.00 «Шарнхорст» находился недалеко от кромки полярных льдов; Бей развернул линкор и пошел на юго-запад, прямо навстречу штормовому ветру. В 11.58 он отправил Иоханесону радиограмму, смысл которой, наконец, был ясен:

> «СЛЕДУЙТЕ В КВАДРАТ AB6365».

Теперь намерения Бея стали понятны: он намеревался атаковать конвой с севера, предлагая эсминцам идти в атаку с юга.

Комментарий Иоханесона достаточно красноречив:

> «Командующий, таким образом, предоставляет флотилии право действовать самостоятельно. *Dank sei Gott!*».

Квадрат AB6365 соответствовал координатам точки, в которой Любсен впервые обнаружил конвой. Однако с тех пор прошло почти три часа, и данные устарели, а слова благодарности командующего флотилией эсминцев, обращенные к Всемогущему, не возымели нужного результата. Приказав остальным двум эсминцам следовать за ним, он избрал ошибочный курс — 280 градусов, в результате чего должен был оказаться в теперь уже неверной точке, указанной U-277. К этому времени конвой вновь быстро изменил курс и теперь направлялся на север. Это означало, что уже во второй раз за это злополучное утро Иоханесон должен был пройти к югу от торговых судов, за которыми охотился. Ситуация усугублялась тем, что ветер дул с левого крамбола,[30] так что эсминцам приходилось нелегко.

> «[Идти со скоростью в] более 15 узлов практически против ветра неразумно. Чувствуется сильная вибрация корпуса корабля»,

— заметил Карл Лампе на Z-30.

Прошло еще полтора часа. На борту обоих британских флагманов, «Дюк оф Йорк» и «Белфаста», сохранялась напряженная обстановка. «Дюк оф Йорк» и Соединение-2 шли на запад, удаляясь от конвоя. «Белфаст» и Соединение-1, построившись в линию, шли впереди конвоя на восток, на дистанции около 9 миль. И, наконец, оператор радара на борту «Белфаста» в 12.04 выдал сообщение, которое все ждали:

> «РАДАРНЫЙ КОНТАКТ С НЕИЗВЕСТНОЙ ЦЕЛЬЮ, ПЕЛЕНГ 075, ДИСТАНЦИЯ 13 МИЛЬ».

Когда это сообщение спустя минуту оказалось на борту «Дюк оф Йорк», чувство облегчения ощущалось как нечто материальное:

> «Нас будто пронзило электрическим током»,

— сказал старший офицер связи, лейтенант Кэредж. Сам адмирал Фрейзер записал:

> «Я понял, что теперь у нас есть все возможности,

чтобы поймать врага».

Операторы командного центра ясно видели, что «Шарнхорст» идет почти прямо в лоб крейсерам. Его скорость была 20 узлов, он подходил все ближе; судя по всему, даже не подозревая о том, что затаилось перед ним в темноте. В течение следующих семнадцати минут дистанция между кораблями сократилась с 26 500 до 10 000 метров. В сумерках очертания линкора, похожего на тень, казались б*о*льшими, чем на самом деле; вдруг над ним разорвался осветительный снаряд. Это произошло в 12.21. С мостика «Белфаста» капитан Фредерик Пархэм, наконец, воочию увидел своего врага:

> «[Он] казался просто *гигантским* и *очень* грозным».

Для вице-адмирала Барнетта это был радостный момент. Он недавно принял довольно спорное решение, но теперь чувствовал себя реабилитированным, поскольку обстоятельства сложились в его пользу. Уже вторично заняв позицию между конвоем и «Шарнхорстом», он тем самым отрезал путь немецкому линкору к своей жертве.

Воспоминаний оставшихся в живых свидетелей с «Шарнхорста» довольно мало, к тому же они противоречивы. Как экипаж корабля, так и сам Хинтце были, судя по всему, застигнуты врасплох — несмотря на многочисленные полученные радиограммы, несмотря на многонедельное ожидание и наличие сведений о вероятности присутствия крупных сил противника в море.

Матрос Гюнтер Стрётер был репатриирован уже летом 1944 года по схеме обмена военнопленными, осенью его допрашивали в абвере, и он восстановил последовательность событий, свидетелем которых оказался. Согласно его показаниям, матросы все время оставались на своих постах. Капитан цур зее Хинтце лично обратился к ним по системе внутренней связи: «Бой на некоторое время прекратился. Мы вновь попытаемся прорваться к конвою».

В 1948 году Вильгельм Гёдде рассказывал об этом же эпизоде более подробно:

> «От капитана — всем постам. Сообщаю об обстановке. Как мы и ожидали, сегодня утром произошло столкновение с силами прикрытия конвоя — тремя крейсерами типа „Town“. Мы изменили курс и попытаемся атаковать конвой с противоположной стороны, с севера. От крейсеров мы оторвались».

Незадолго до того, как «Белфаст» открыл огонь, с мостика «Шарнхорста» прозвучала первая предупреждающая команда: «Внимательно смотреть!» Вскоре после этого стали видны смутные очертания британских кораблей.

> «Тревога! Башни „A“ и „B“ открыли огонь по правому борту. После изменения курса в дело вступила и башня „C“. Во время боя всем постам было сообщено, что на кораблях врага замечены мощные разрывы снарядов. Через час бой опять прекратился. Раненых унесли на нижние палубы. Потом нам сказали, что броневая защита вновь выдержала обстрел».

Так реконструировал ход событий Стрётер.
Гёдде дал более подробное описание событий:

> «Незадолго до 12.30 несколько впередсмотрящих, в том числе и я, заметили впереди три неясных силуэта, о чем сразу же доложили. Тревога уже была объявлена по сигналу от радара, установившего контакт с противником. Не успели артиллеристы приготовиться к стрельбе, как над нами разорвались осветительные снаряды. Снаряды врага начали падать довольно близко от корабля. Первые же залпы нашего корабля взяли цель в вилку. Я лично видел, как после трех или четырех залпов поблизости от задней дымовой трубы одного из крейсеров возник сильный пожар, на другом крейсере на носовой и кормовой палубах тоже было много пламени и дыма. После очередных залпов я заметил, что и третий крейсер получил попадание в носовую часть. Взметнулся огромный язык пламени, которое вскоре было потушено. Было много дыма, а это означало, что на кораблях начались пожары. Огонь противника стал беспорядочным. Пока мы меняли курс, крейсера отвернули и исчезли за стеной дождя и снежного заряда. Во время этого боя корабли противника были видны впереди по обоим бортам. Огонь вели башни „A“ и „B“, а также две носовые батареи 15-см орудий. О попаданиях в „Шарнхорст“ не сообщалось — ни по телефону, ни с помощью других средств. Во время первого столкновения корабли противника различались с большим трудом. [Теперь же], во время полуденных сумерек, их силуэты были видны четко. Кроме того, и дистанция была меньше, чем в утреннем бою».

Гёдде был прав, утверждая, что дистанция была меньше. Кратчайшее расстояние между «Шарнхорстом» и крейсерами составило всего 8000 метров; линкор прошел мимо них со скоростью 30 узлов, и это было захватывающее зрелище. Эсминцы Фишера, намеревавшиеся провести торпедную атаку, были еще ближе, на дистанции каких-то 4000 метров. Однако Гёдде переоценил точность стрельбы линкора. Действительно, один из снарядов разорвался у самого борта «Шеффилда», и на палубу посыпался дождь из раскаленных осколков. Вес некоторых из них достигал 10 и даже 15 килограммов. Осколки пробили переборку, но как это ни невероятно, никто не пострадал.

Больше всего досталось «Норфолку». Один 28-см (11-дюймовый) снаряд сбил кормовую артиллерийскую башню «X», а другой, пробив борт, разорвался внутри корпуса, под главной палубой. Член аварийной команды, котельный машинист Мот, дал живое описание этой сцены:

> «В течение двух-трех минут ничего нельзя было понять. Свет погас, а одного из моих товарищей, прислонившегося спиной к двери, ударной волной выбросило на палубу».

Семь матросов было убито сразу, пятеро получили ранения, двое из них потом умерли. Сильные разрушения внутри корпуса на боеспособность «Норфолка», однако, никак не повлияли. Осколки попали и в машинное отделение, но матросы еще в течение шести часов поддерживали максимальную скорость крейсера. Им даже удалось выжать из двигателей дополнительную скорость. Капитан Бейн сказал:

> «Благодаря команде машинного отделения „Норфолк“ шел с такой скоростью, какой раньше никогда не достигал. Поэтому мы нисколько не отстали, а потом смогли принять участие в финальной фазе сражения».

Второй бой этого дня продолжался всего двадцать минут, после чего «Шарнхорст», развив максимальную скорость, пошел на юг. Не считая неразорвавшегося снаряда на юте, никаких повреждений корабль не получил. По рассказу Гёдде, экипаж линкора, по-видимому, переоценил тяжесть повреждений, полученных вражескими кораблями, по сравнению с фактическими. И все же Бей уклонился от боя на близкой дистанции. Он находился на расстоянии всего в 12–15 миль впереди конвоя, но не попытался прорваться к торговым судам.

Гросс-адмирал Дёниц не скрывал своей досады по поводу действий Бея:

> «На этот раз „Шарнхорст“ с тактической точки зрения занимал более выгодную позицию. Силуэты вражеских кораблей четко вырисовывались на фоне более светлого юго-западного горизонта, в то время как „Шарнхорст“ скрывался в темноте северного сектора. Ему следовало продолжить бой и уничтожить более слабое британское соединение, особенно учитывая серьезные повреждения, полученные им. Если бы он действовал таким образом, то вновь возникла бы прекрасная возможность атаковать конвой».

Бею не удалось использовать свое тактическое преимущество. Вместо этого он быстро шел на юго-восток со скоростью 28 узлов — прямо к берегам Финмарка. Разгадка такого поведения, по-видимому, кроется в радиограмме, отправленной командующему флотом в 12.40:

> «КВАДРАТ 4133. ВСТУПИЛ В БОЙ С НЕСКОЛЬКИМИ КОРАБЛЯМИ ПРОТИВНИКА. ПОДВЕРГАЮСЬ ОБСТРЕЛУ СОЕДИНЕНИЕМ *ТЯЖЕЛЫХ КОРАБЛЕЙ* [С УПРАВЛЕНИЕМ] ПО РАДАРУ *(Курсив автора)».*

Однако ведь сам Хинтце объявил по системе внутренней связи корабля, что ближний эскорт состоит из трех крейсеров, к тому же и впередсмотрящие хорошо видели очертания вражеских кораблей с дистанции всего 8000 метров. Но можно понять и командующего флотом, генерал-адмирала Шнивинда, который, получив радиограмму Бея, сделал такой вывод:

> «Благодаря более совершенной технике, противник имеет возможность вести бой с помощью радара. У „Шарнхорста“ нет подобного оборудования. Если он находится под обстрелом тяжелых кораблей с управлением огнем по радару, то в соответствии с приказом командира Боевой группы должен выйти из боя».

Бей выжидал еще целый час, прежде чем приказал эсминцам идти в сторону норвежского берега. Радиограмма, отправленная им в 13.40, была краткой и четкой:

> «ОТХОДИМ».

Иоханесон, командующий флотилией, еще в течение двух часов тщетно пытался самостоятельно обнаружить конвой. Приказ об отходе его разочаровал, однако он не торопился его выполнять. Желая потянуть время, он радировал Бею, что хочет получить подтверждение:

«ПРОШУ ДАТЬ ОПЕРАТИВНЫЙ ПРИКАЗ».

Ответ, полученный в 14.26, был так же лаконичен, как и первый сигнал:

«ВОЗВРАЩАЕМСЯ ДОМОЙ».

Операция «Остфронт» явно заканчивалась. Боевой группе было приказано возвращаться в Каа- и Ланг-фьорды. Атака завершилась унизительным провалом, но никто пока не думал о предстоящем разбирательстве.

Однако дальше к северу вице-адмирал Барнетт собирал новые силы после состоявшейся перестрелки. В погоне участвовали три крейсера — «Белфаст», «Шеффилд» и «Норфолк» в сопровождении эсминцев, это были — «Маскетир», «Матчлесс», «Оппорчун» и «Вираго». Скорость была увеличена до 28 узлов. Корабли шли за «Шарнхорстом» на дистанции от 13 до 20 километров — их не было видно, но радарный контакт был установлен. А с юго-запада спешили «Дюк оф Йорк» и Соединение-2, которое наводилось на цель по радиосигналам Барнетта.

Таким образом, план Бея из-за сочетания таких факторов, как неудачное стечение обстоятельств, неправильная подготовка операции и нерешительность, полностью провалился. И напротив, план, разработанный Фрейзером, сработал идеально. Развязка быстро приближалась.

Глава 22
ПОРАЖЕНИЕ

У МЫСА НОРДКАП, 15.00–21.00, ВОСКРЕСЕНЬЕ 26 ДЕКАБРЯ 1943 ГОДА.

После драматичных утренних событий все, кто находился на борту «Шарнхорста», в большей или меньшей степени почувствовали нервную реакцию, хотя оставались на своих постах.

> «Я был на фор-мачте. Завывал ветер. Было холодно, совершенно темно и ничего не видно»,

— рассказывал Гельмут Бакхаус. Некоторые матросы пытались поспать, другие захотели поесть. Однако к мискам с горячим гороховым супом почти никто не притронулся. Линкор шел к мысу Нордкин, ветер дул с правого крамбола. Стальной гигант сильно раскачивало, и даже закаленные матросы с трудом преодолевали приступы морской болезни.

Утренний бой сильно отличался от всех прежних. Во время рейдов «Шарнхорста» в Атлантике в первые годы войны даже проявлялось некое рыцарство. Торговым судам приказывали лечь в дрейф, затем экипажи «уговаривали» покинуть свои суда, после чего последние вместе с грузом отправляли на дно, произведя несколько точных залпов по ватерлинии. Но в ноябрьском Баренцевом море было не до джентльменства: «Шарнхорст» вел поиск конвоя, неся смерть и разрушения. Да, на этот раз не удалось прорваться к безоружным торговым судам. Однако экипаж был свидетелем пожаров на борту крейсеров, вызванных разрывами снарядов линкора, и никого это особенно не тронуло. Конвой не удалось уничтожить, и все же экипаж неплохо себя показал. Равнодушие матросов можно было объяснить, с одной стороны, апатией, вызванной недосыпанием, а, с другой, — чувством облегчения и гордости за свой корабль, особенно учитывая его славное прошлое. «Шарнхорст» считался счастливым кораблем и, конечно, непотопляемым. Три-четыре часа хода на полной скорости, и вскоре покажется норвежский берег. В полночь они уже будут вне опасности и вновь встанут на якорь. Рассказывает Гельмут Файфер:

> «Один из моих приятелей сразу после Рождества должен был получить отпуск и уехать в Везермюнде.

> Когда было приказано выйти в море, он очень испугался и сказал: „При атаке на конвой мы все погибнем“. Я сказал, что у „Шарнхорста“ двадцать один водонепроницаемый отсек, он никак не может утонуть, так что нечего бояться. Он отвечал: „Нет, все равно мы погибнем“. Помню этот разговор, как будто он состоялся вчера. Однако это был нетипичный случай. В основном матросы не верили, что может быть беда. Мы не сомневались, что скоро окажемся в полной безопасности, вернувшись на свою прежнюю якорную стоянку».

В британском протоколе интенсивного допроса тридцати шести спасшихся моряков, который продолжался в течение нескольких недель после сражения, говорится:

> «После второго боя с британскими крейсерами… на борту было сравнительно спокойно. Многие матросы решили воспользоваться случаем и немного поспать, поэтому сигнал тревоги, раздавшийся в 16.00, оказался шоком. Ведь все считали, что нужно просто держать скорость 30 узлов, тогда все скоро будут в безопасности, и можно продолжить отмечать Рождество».

Старшие офицеры, находившиеся на мостике «Шарнхорста», вряд ли были настроены столь оптимистично. Бей понял, что потерпел катастрофический провал. Дёниц отправил его в море с задачей — восстановить честь Флота открытого моря, для чего конвою нужно было нанести сокрушительный удар, однако Бей вообще не встретил торговые суда. Военно-морской флот ждет величайшее унижение. Никаких почестей Бею не воздадут, напротив, его ждет гнев Гитлера и гросс-адмирала. Как и Кумметц, он, вероятно, думал, как ему оправдаться, — признать неточность собственных приказов или сослаться на ужасные погодные условия. Не мог не думать и о наказании — он мог быть уволен из флота, предстать перед трибуналом или подвергнуться каким-то иным унижениям.

Перестрелка прекратилась в 12.41, после чего все три крейсера развернулись и исчезли. Но лишь четверть часа спустя радисты «Шарнхорста», следившие за частотами англичан, а также станции в Киркенесе, на полуострове Ютландия и в Немецкой бухте засекли следующую радиограмму:

> «JLP — DGO. КУРС И СКОРОСТЬ 115 ГРАДУСОВ, 28 УЗЛОВ. ПРЕСЛЕДУЮ».

Со зловещей периодичностью сигналы следовали один за другим через короткие интервалы — в 13.01, 13.12, 13.19, 14.25, 14.45, 15.00, 15.58 и так далее, в течение всей второй половины дня. Немцы не могли расшифровать эти сигналы, к тому же они не знали, что JLP — позывной вице-адмирала Барнетта на «Белфасте», а DGO принадлежит адмиралу Фрейзеру на «Дюк оф Йорк». Ясно было лишь, что сигналы передает один из крейсеров, находившийся к северу от «Шарнхорста», а предназначались эти сигналы для какого-то британского соединения, которое было совсем рядом; по всей видимости, именно о нем все только и думали в течение последних дней. Было ясно, что линкор преследует соединение JLP, непрерывно сообщающее о своей позиции соединению DGO.

Запись Петерса, помеченная 15.19:

> «С „Шарнхорстом“ непрерывно поддерживается контакт. Командующий „Северной группой“, очевидно, находится на борту флагмана соединения JLP».

В 15.35 он добавил:

> «Северная группа» врага постоянно поддерживает контакт с «Шарнхорстом». Обстановка критическая, поскольку это соединение сможет вывести на цель и «Южную группу».

Петерс и Шнивинд в целом правильно оценивали ситуацию, но почему-то не стали предупреждать Бея. Флотское начальство в Нарвике и Киле, судя по всему, было настроено беспечно, совершенно безосновательно надеясь, что все как-то образуется. В три часа дня Шнивинду доложили, что пилот Маркс обнаружил «несколько кораблей» в районе острова Сёрё. Запись Шнивинда:

> «Указанный квадрат находится примерно в 60 милях от L1 (точка „Люси“), а это место выхода в [район моря, известный под названием] Лоппхавет. Это вполне могут быть и наши собственные, возвращающиеся обратно эсминцы. Но не исключено, что это — вражеское соединение, весьма опасное для Боевой группы».

Вместо того чтобы удостовериться, знает ли Бей об этой возможной опасности, Шнивинд приказал Петерсу выяснить, где находились эсминцы в момент получения сообщения Маркса; на выполнение этого приказа, учитывая плохие условия радиосвязи, ушло бы несколько часов.

Никто не знал, какие именно сигналы засек «Шарнхорст». Но кормовая радарная установка была цела, следовательно, была работоспособна и система предупреждения, которая могла улавливать сигналы, излучаемые противником, на дистанции свыше 40 километров. Если эта система была включена, то Бей и Хинтце не могли не понимать, что организовано преследование линкора, так что добраться до безопасного берега совсем не так просто, как думал экипаж. С другой стороны, линкор сообщил, что его атаковали *тяжелые* корабли, т. е. адмирал и капитан вполне логично рассудили, что следом идет то самое соединение прикрытия, которого все боялись. Тогда, считая, что из объятий мощного противника удалось ускользнуть, можно перевести дух. Но они, конечно, никак не ожидали, что ближе к берегу расположилось еще одно соединение.

Примерно около грех часов дня радисты «Шарнхорста» поймали сигнал, переданный флигерфюрером Лофотенских островов:

> «К ЗАПАДУ ОТ НОРДКАПА ЗАМЕЧЕНО НЕСКОЛЬКО КОРАБЛЕЙ».

Взглянув на карту, Бей и Хинтце, наверное, наконец, уяснили свое тяжелое положение: вражескому соединению все-таки удалось занять позицию между «Шарнхорстом» и спасительным берегом, где его ждала заветная база.

Однако даже радиограмма, отправленная в 15.25 Беем Петерсу, в Нарвик, все еще составлена в спокойном тоне:

> «ПРИБЛИЖАЮСЬ К ГАМВИКУ ЧЕРЕЗ SG1 И SG2 НАХОЖУСЬ В КВАДРАТЕ АС4526. СКОРОСТЬ 27 УЗЛОВ».

Примерно в это же время поступил запрос от Петерса — сопровождают ли «Шарнхорст» эсминцы. Бей ответил:

> «НЕТ».

Видимо, вскоре после этого и прозвучал сигнал тревоги. Спустя восемь месяцев Гюнтер Стрётер вспоминал:

> «В 14.30 по телефону сообщили, что возвращаемся в Норвегию. В 15.00 первый помощник приказал: „Всем постам принимать пищу“.
>
> В 15.20: „Доложить об окончании приема пищи. Внимательно смотреть“. Сильное волнение продолжалось. Было очень темно. Пострадавшие от

морской болезни были уложены на полу в артиллерийской башне.

В 15.30 — всем постам: „Сообщение от Люфтваффе. Авиаразведка обнаружила вражеское соединение в 150 милях к западу. Продолжайте внимательно смотреть“».

Вильгельм Гёдде:

«В 15.45 вновь была объявлена общая готовность. В 16.00 прозвучал сигнал боевой тревоги. Капитан позвонил артиллеристам и выразился в том смысле, что прямой опасности пока нет, но нужно внимательно смотреть, „Вы знаете, что нас преследуют, оторваться пока не можем, радар обнаружил какие-то цели и по правому борту. Будьте бдительны, скоро мы опять будем в переделке“».

Это последнее обращение Хинтце к экипажу свидетельствовало, что опасность все еще очень недооценивалась. В действительности же Соединения-1 и 2 уже собирались захлопнуть ловушку, которую готовили четыре последних дня, с того самого момента, когда Люфтваффе впервые обнаружили конвой JW-55B к западу от Тронхейма.

На борту «Дюк оф Йорк» на смену мрачным настроениям и ощущению неопределенности ситуации пришло, наконец, чувство уверенности, которое укреплялось по мере получения радиограмм от Барнетта. Из них следовало, что «Шарнхорст» идет прямо в объятия Соединения-2. Немецкие командиры вели себя, как фермеры, которые ведут быка на бойню. Впереди — умерщвление, быстрое и простое.

Лейтенант Вивиан Кокс вспоминает, что

«это был день командующего — адмирала Фрейзера, который просто доминировал на корабле. Вместо морской формы он надел какие-то старые брюки, рубашку с закрытым воротом, свитер, видавшую виды капитанскую фуражку. С огнедышащей трубкой во рту, он ходил среди нас, чрезвычайно уверенный в себе, молчаливый и вежливый… Это был момент торжества человека, сплотившего весь экипаж».

«Дюк оф Йорк» шел на восток, примерно в 60 милях севернее Нордкапа. Сравнивая курсы обоих кораблей, было нетрудно подсчитать, что «Шарнхорст» может быть перехвачен между четырьмя и пятью часами вечера. Чарльз Хейвуд, артиллерист

линкора «Дюк оф Йорк», рассказывал, что Фрейзер, обращаясь к экипажу по внутренней связи, спрашивал, когда следует потопить «Шарнхорст» — «до или после обеда». Через десять минут, как бы отвечая самому себе, он объявил, что будут выданы бутерброды с тушеным мясом и горячее какао — эти слова были встречены громкими радостными возгласами.

Моряки ждали, что будет дальше. Деннис Уэлш, один из артиллеристов эсминца «Матчлесс»:

> «Мы были тогда девятнадцатилетними юнцами и не думали [бояться]… Нас охватило возбуждение, и когда приказали начать торпедную атаку, это вызвало у всех восторг — видимо, за счет выброса адреналина. И только после того, как сражение окончилось, стало, наконец, понятно, что произошло».

От ужасной погоды доставалось всем. Бьёрн Хаген, командовавший 12-см носовым орудием «Сторда»:

> «Штормовой ветер дул практически непрерывно. Мы обслуживали носовую пушку, так что все время приходилось хвататься за что попало. Одежда промокла из-за долетавших до нас брызг, которые тут же превращались в лед».

На борту однотипного «Скорпиона» находился сигнальщик Джон Уосс:

> «…мы шли с большой скоростью… была сильная качка, нас все время заливала вода, прорывавшаяся через вентиляционные раструбы, так что образовалась лужа глубиной два дюйма, которую гоняло из стороны в сторону, что было очень неприятно, — как вы понимаете, корабль сильно качало».

Почти все 8000 моряков на борту тринадцати кораблей союзников, преследовавших «Шарнхорст», находились на своих боевых постах, в замкнутом стальном пространстве. Они всем телом ощущали, как напрягаются корпуса кораблей и слышали, как они стонут, вступая в борьбу с очередной волной, но им было неведомо, что делается снаружи. Только офицеры кое-что знали.

> «…Больше всего мы боялись того, что опять не встретимся с врагом. Сколько раз мы выходили в море, прикрывали конвои, но враг не появлялся. На этот раз…

на Рождество настроение было несколько подавленное из-за неопределенности обстановки, но после получения сигналов от Барнетта стало ясно, что „Шарнхорст“ все-таки вышел, значит, у нас есть шанс, которым нужно воспользоваться и встретить врага, потому что мы сильнее».

Так думал адмирал сэр Генри Лич, который тогда был одним из самых молодых офицеров-артиллеристов на «Дюк оф Йорк». Лейтенант Брайс Рамсден, находившийся на «Ямайке»:

> «День подарков, бюллетень номер 12, — объявил помощник капитана. — „Белфаст“ сообщает, что „Шарнхорст“ идет прежним курсом со скоростью 28 узлов. Мы быстро сближаемся с ним, дистанция 20 миль». Было около трех тридцати, теперь мы его встретим, если не случится чего-нибудь совершенно неожиданного. Некоторое напряжение сохранялось, но я приготовился к неизбежному. Наконец, примерно в четыре часа поступил приказ: «Следить за пеленгом „пять красное, ноль“». Я приказал включить привод, наводчикам приготовиться, и меня охватило волнение.
>
> …Директор был развернут навстречу пронизывающему ветру, нос корабля все время зарывался в воду. Я напряженно вглядывался в бинокль, но ничего, кроме темного и пустого горизонта, не видел. В голове мелькали какие-то случайные мысли. Секунды ожидания казались бесконечными.

Точно в 16.17 операторы радара засекли первый слабый сигнал от «Шарнхорста» на дальности примерно 42 километра. Линкор не пытался изменить курс; наоборот, он шел навстречу. В 16.23 дистанция между двумя кораблями уменьшилась до 37 километров и продолжала сокращаться: 24 километра в 16.36, 15 километров в 16.43. Напряжение на мостике линкора возрастало. Десять тяжелых 14-дюймовых орудий были заряжены и развернуты в боевое положение. Фрейзер хотел подпустить «Шарнхорст» как можно ближе, чтобы он не смог уйти благодаря своей более высокой скорости. Однако капитан флагманского корабля, Гай Рассел, стоявший на мостике рядом с Фрейзером, сомневался в разумности этого плана. «Сэр, уже можно открывать огонь», — осторожно сказал он. «Нет-нет, еще подождем, — невозмутимо ответил Фрейзер, попыхивая своей трубкой. — Враг пока не подозревает, что мы его ждем, и поэтому чем ближе он подойдет, тем вернее будет стрельба».

Наконец, в 16.47, когда дистанция стала чуть меньше 12 километров, «Дюк оф Йорк» и «Белфаст» одновременно произвели залпы осветительными снарядами. Никто из тех, кто видел эту сцену, никогда не забудет момент, когда снаряды разорвались, и темноту полярной ночи в направлении на северо-восток сменил ослепительный свет. Все увидели последний из оставшихся в строю гитлеровских линкоров — он шел на полной скорости, пробивая себе путь в штормовом море, а за острым «клиперным» носом шла бурлящая, пенящаяся волна.

Вивиан Кокс, находившийся на флагманском мостике «Дюк оф Йорк», рассказывал потом о невероятном зрелище:

> «„Шарнхорст“ напоминал удивительную рыбу — как бы огромного лосося, который надвигался прямо на нас».

Адмирал Фрейзер:

> «Разорвалось четыре осветительных снаряда, и мы все увидели линкор, его носовые и кормовые орудия все еще находились в походном положении. *Это было потрясающе* — та сцена с иллюминацией над кораблем до сих пор стоит у меня перед глазами».

Старший артиллерист «Дюк оф Йорк», лейтенант-коммандер Джеймс Кроуфорд, наблюдавший эту сцену в бинокль:

> «Зрелище было невероятное, до линкора оставалось миль семь, и он шел прямо на нас, похожий на огромное серебристое привидение… Артиллеристы могут только мечтать о такой мишени».

На борту «Ямайки», шедшей в кильватере за «Дюк оф Йорк», находился лейтенант Рамсден:

> «…„Дюк оф Йорк“ произвел залп из 14-дюймовых орудий, даже на расстоянии тысячи ярдов нас оглушил страшный грохот выстрелов, и мы почувствовали мощную ударную волну. На мгновение вспышка пламени озарила весь корабль, а в воздухе повисло огромное облако от сгоревшего кордитного пороха».

Снаряды были оснащены бронебойными наконечниками из закаленной стали, а боевой заряд состоял из нескольких сотен килограммов мощного взрывчатого вещества. Рамсден наблюдал за траекториями трассирующих снарядов. Прямо на «Шарнхорст» неслось свыше 7 тонн стали и взрывчатки.

«Почти сразу же после того, как мы его увидели, раздался оглушительный грохот, сопровождаемый выбросом пламени, — был произведен полный бортовой залп из 6-дюймовых орудий. На мгновение я потерял слух, а из-за сильного сотрясения директора и внезапной вспышки я ничего не видел в дальномер. Трассирующие снаряды неслись, как плотный рой пчел, и было видно, как их траектории плавно наклоняются в сторону цели».

Бей и Хинтце стояли на мостике, имевшем броневую защиту от осколков снарядов. Прошло несколько минут с момента встречи с противником, и было ясно, что бой опять придется принять. В радиограмме, отправленной около 16.30, говорилось:

«ПРЕСЛЕДУЮЩЕЕ (СОЕДИНЕНИЕ) НЕ ОТСТАЕТ. МОЯ ПОЗИЦИЯ АС4595».

И все же кажется, что в тот роковой второй день Рождества 1943 года «Шарнхорст» был опять, в третий раз, застигнут врасплох, когда в 16.50 «Белфаст» и «Норфолк» одновременно открыли по нему огонь, причем с разных направлений. Как заметил адмирал Фрейзер, орудия линкора находились в походном положении, а это означало, что потребуется некоторое время на то, чтобы произвести наводку и открыть ответный огонь. Гельмута Бакхауса отделяло от палубы примерно 38 метров, и ему было нелегко.

«После выхода из Ланг-фьорда я обычно находился на наблюдательной площадке. Внезапно я увидел яркие вспышки на юго-западе и севере. Нас залило светом, как в летний полдень. Огромные столбы воды возникли по обоим бортам, почти рядом с ними. Они возвышались над моей площадкой, так что я промок от брызг».

Пост Вильгельма Гёдде был на площадке прожектора левого борта.

«Все случилось неожиданно. Корабль и экипаж сразу попали в какой-то водоворот. Раздался сигнал тревоги. Через несколько минут над кораблем уже висели факелы первых осветительных снарядов, а вскоре мы услышали свист тяжелых снарядов, летевших в нашу сторону».

Из протокола допросов членов экипажа *(Interrogation Report)*:

«По внутренней системе связи объявили, что

вспышки залпов тяжелых орудий *(Schweres Mündungsfeuer)* видны в совершенно неожиданном направлении, и все как будто сразу очнулись. Из показаний не совсем ясно, когда именно экипаж линкора понял, что огонь ведет тяжелое британское соединение, потому что до этого он имел дело только с крейсерами. Однако вскоре приказали заряжать орудия главных башен бронебойными снарядами, и тогда артиллеристам стало ясно, какой противник им противостоит».

Сначала действия Бея были скорее инстинктивными. Он отдал приказ отвернуть по левому борту и перевести «Шарнхорст» на противоположный курс. Однако на севере небо тоже озаряли вспышки артиллерийских залпов. Это стреляли тяжелые орудия «Белфаста» и «Норфолка». Бакхаус:

> «Это было просто ужасно. Огонь велся со всех сторон. Казалось, что мы в сплошном кольце вражеских кораблей».

Спастись можно было, только двигаясь на восток. Бей вновь отдал команду развернуться, так что машинному отделению надо было творить чудеса. В 16.56 он отправил на базу радиограмму с пометкой «Высшей важности»:

> «КВАДРАТ AC4677. ТЯЖЕЛЫЕ КОРАБЛИ. ВЕДУ БОЙ».

Гюнтер Стрётер говорил следователям абвера:

> «Прозвучала команда: „Всем постам. Разворачиваемся к востоку“. Противник открыл стрельбу по правому борту… Мы находились в это время на левом борту и открыли люк орудийной башни. Прямо над нами висел факел осветительного снаряда».

Прошло пять драгоценных минут, прежде чем орудия «Шарнхорста» смогли открыть ответный огонь — сначала по линкору «Дюк оф Йорк», затем было произведено два залпа по эсминцам в северном направлении, но попаданий в цель не было.

Судя по официальным протоколам допросов уцелевших моряков, «Шарнхорсту» в течение всего боя пришлось полагаться исключительно на оптические дальномеры. Один из моряков говорил так:

> «Вокруг „Шарнхорста“ все время разрывались

осветительные снаряды; их свет слепил дальнометристов, так что им было очень трудно работать. Расчетам 20-мм и 37-мм пушек было приказано по возможности уничтожать факелы осветительных снарядов; сам же „Шарнхорст“ стрелял снарядами этого типа крайне неточно и неэффективно — они освещали только пустые участки поверхности моря».

Первые же залпы линкора «Дюк оф Йорк» попали в цель. Вильгельм Гёдде:

> «Примерно без четверти пять в носовой части корабля по правому борту раздался страшный взрыв — где-то на уровне башни „А“. Ударной волной меня сбило с ног, и я чуть не задохнулся от густого дыма. С мостика спустился Хинтце. Он хотел выяснить, что произошло, потому что оттуда ничего нельзя было разобрать. Он помог мне подняться на ноги и спросил, не ранен ли я. Я ответил, что нет, и он сказал: „Оставайтесь на своем посту. Нам важно знать, что будет происходить здесь“».

Осколками разбило объективы перископов на мостике, однако при этом никто из находившихся там не пострадал. Дальше было хуже. В результате взрыва башню «А» перекосило, и несколько артиллеристов было убито на месте. Возник пожар, огонь быстро проник в систему подачи боезапаса башни «В», было много дыма. Во избежание катастрофы оба погреба были частично затоплены.

> «Мы барахтались в ледяной воде, пытаясь спасти хотя бы часть боезапаса. Прошло несколько напряженных минут, прежде чем воду удалось откачать, и башня „В“ вновь стала боеспособной»,

— рассказывал один из артиллеристов этой башни Руди Бирк.

Вильгельм Гёдде:

> «Когда башню „А“ заклинило, она была развернута по правому борту, приводы наводки вышли из строя. Потом по телефону сообщили, что внутри башни нет никаких признаков жизни. Из-за сильного огня и густого дыма башня в сражении больше не участвовала».

Второй снаряд пробил правый борт на уровне ватерлинии и

разорвался в межпалубном пространстве. Ценой невероятных усилий аварийной команде удалось приварить металлический пластырь, наложив его на пробоину.

> «Поступавшая через пробоину вода в основном затрудняла работу сварщиков, опасности для корабля это не представляло, серьезных повреждений также не было»,

— рассказывал один из матросов аварийной команды.

Около пяти часов Гюнтер Стрётер вновь почувствовал, как корабль накренило и сильно тряхнуло:

> «Я понял, что снаряд попал в центральную часть корпуса, скорее всего по левому борту… Сообщили, что из погреба идет дым… Командир орудийного расчета Виббельхоф приказал надеть противогазы… Чуть позже расчет 15-дюймового орудия правого борта сообщил, что снаряд пробил подъемник, и орудие вышло из строя. Матросы, обслуживавшие подъемник, были убиты. Оставшимся в живых было приказано идти к пункту сбора».

Прошло пятнадцать критически важных минут. Управляемый по радару огонь велся с двух сторон, на линкоре уже были сильные разрушения, но он держался на плаву, все еще сохраняя свое преимущество в скорости. В глубине корабля, под броневой палубой, на пределе сил работала команда энергетической установки, которой руководил корветен-капитан (инженер) Отто Кёниг. Теперь все зависело от них. Котлы и турбины работали на максимальной мощности. Ветер дул с правого крамбола, отсюда же шли волны; «Шарнхорст» продолжал быстро идти к востоку, скорость достигла 30 узлов — это было больше, чем во время учений в Варгсунне в конце ноября.

> «В 17.08 „Шарнхорст“ твердо держал курс на восток, снаряды главного калибра уже доставали „Дюк оф Йорк“ и „Ямайку“. Тактика была такая — развернуться к югу, произвести полный бортовой залп, а затем вновь идти к востоку, одновременно готовя следующий залп. Это должно было затруднить работу артиллерии „Дюк оф Йорк“»,

— писал адмирал Фрейзер.

Первые залпы «Шарнхорста» дали большой промах, снаряды

упали в воду на удалении почти 2000 метров от «Дюк оф Йорк» и «Ямайки», однако потом стали ложиться все ближе и, наконец, попали в цель. Два 28-см снаряда накрыли «Дюк оф Йорк» — в результате прямого попадания в фок-мачту снесло за борт одну из ее опор и временно вывело из строя радар, перебив кабель антенны.[31] Лейтенант Рамсден:

> «Одновременно разорвалось два или три осветительных снаряда, факелы нависли над нами, испуская ослепительное белое пламя. Как будто над морем появилась яркая луна. Помню, я еще подумал, что нас видно на несколько миль вокруг. Было такое ощущение, что ты вдруг оказался совершенно голым, и захотелось спрятаться от этого пламени, как будто таким образом можно было спастись! Наконец факел стал затухать и, рассыпавшись, превратился в сноп ярких искр, которые упали в море — как будто кто-то ночью погасил окурок или выбил трубку».

Итак, факелы осветительных снарядов потухли, и «Ямайка» опять погрузилась в темноту, однако все только начиналось. Вновь лейтенант Рамсден:

> «Как только мы погрузились в столь успокоительную темноту, я заметил вспышки первого бортового залпа 11-дюймовых орудий (линкор как будто „подмигнул“ нам издали) и подумал: „Он стреляет в нас…“ Слава богу, траекторий этих снарядов не было видно, в отличие от наших трассирующих снарядов, — это было бы еще хуже. Я вглядывался в бинокль и краем глаза заметил не очень яркую вспышку на корме по левому борту, а затем как будто кто-то начал щелкать огромным кнутом — и совсем рядом со свистом пронеслись осколки».

Робин Компстон, представитель Королевских ВВС в штабе Фрейзера:

> «Ответного огня пришлось ждать недолго, сначала были недолеты, а потом прямым попаданием была накрыта передняя надстройка. Если бы эти 11-дюймовые снаряды разорвались в межпалубном пространстве, то еще неизвестно, чем бы все закончилось. Вскоре после этого накрытия снаряды упали в море прямо перед носом корабля, поднялись столбы воды, а через несколько секунд после того, как они опали, по этому

месту прошел „Дюк оф Йорк“».

Прежде чем открывать огонь, Фрейзер приказал эсминцам построиться в два отряда — «Сэведж» и «Сомарец» шли по траверзу левого борта, а «Скорпион» и «Сторд» — по траверзу правого борта. Командиру дивизиона коммандеру Майклу Мейрику, находившемуся на борту «Сэведжа», было приказано «занять наиболее выгодную позицию для торпедной атаки».

Сражение продолжалось при безостановочном головокружительном движении кораблей на восток — иногда скорость превышала 30 узлов. Ветер и волны были направлены навстречу, так что эсминцы сбивались с курса, а иногда казалось, что они уже не вынырнут из очередной огромной волны. Капитан «Сторда» Скуле Сторхейл:

> «Никогда не забуду впечатление, которое производят вид и грохот направленного прямо на тебя залпа 14-дюймовых орудий, а также понимание того, что стрельбу ведут с большой злостью. Из-за сильного волнения плавание очень напоминало серфинг, так что „Сторд“ и остальные эсминцы были вполне готовы к сюрпризам, характерным для этого вида спорта. Механики работали на славу и выжимали из турбин все, что можно. Сам „Шарнхорст“ мы не видели, заметны были только вспышки пламени, когда линкор производил очередной залп».

Несмотря на все старания, линкору «Дюк оф Йорк», крейсерам и эсминцам не удавалось подобраться поближе к «Шарнхорсту». Казалось, что удача вновь не покинула его. В котлах поддерживалось максимальное давление, и линкор на большой скорости уходил на юго-восток, с каждой минутой дистанция между ним и преследователями возрастала. Даже очередное попадание в центральную часть корабля не нанесло особого ущерба. Тяжелый снаряд разорвался у дымовой трубы и вызвал сильный пожар в ангаре гидросамолетов.

> «Расчетам зенитных пушек было приказано потушить пожар. В ангаре находился авиационный бензин, температура была невыносимая. Возникла очень опасная ситуация, но в конце концов нам удалось справиться с пожаром»,

— рассказывал Бакхаус. Моряки проявили подлинный героизм, борясь с огнем, несколько человек погибло, в том числе

командир батареи 10,5-см пушек.

Бушующее пламя упрощало работу дальнометристов «Дюк оф Йорк», поскольку они отчетливо видели цель. Когда пожар потушили, а это произошло примерно в 17.15, в качестве ориентиров стали использовать вспышки пламени из стволов орудий — «вспышки ярко-оранжевого цвета, которые были хорошо видны в темноте арктической ночи». Начиная с 17.17, линкору «Дюк оф Йорк» пришлось уже больше полагаться на управление огнем по радару. В это время дистанция была все еще около 12 500 метров, но в течение следующего часа она продолжала возрастать: в 17.46 — 16 500 метров, в 18.24 — 19 500 метров. Видимо, только этим можно объяснить самонадеянную радиограмму, которую Бей отправил Дёницу и Шнивинду в 18.02:

«SCHARNHORST IMMER VORAN»

Англичане перевели этот текст, как «„Шарнхорст“ всегда будет превосходить противника», хотя на самом деле это был лозунг линкора — «„Шарнхорст“ всегда впереди».

В результате последующего расследования было установлено, что в этот отрезок времени скорость линкора почти на 3 узла превышала скорость «Дюк оф Йорк». Иначе говоря, ему уже почти удалось уйти от погони, потом можно было под прикрытием темноты проскользнуть в Тана-фьорд или в какую-нибудь шхеру на северном побережье Норвегии — под защиту Люфтваффе и береговой охраны. Генри Лич, чей пост был в артиллерийской башне, прекрасно помнит, как «неумолимо и сердито щелкали счетчики дальномера по мере удаления врага. Не могу найти слов, чтобы описать отчаяние, охватившее тех, кто понял, что происходит; ведь нам удалось застигнуть врага врасплох, мы подошли к нему достаточно близко и как будто все делали правильно, но все впустую — враг постепенно уходил от нас, скрываясь в ночной темноте».

Старшие офицеры в Нарвике и Киле, которые внутренне были против этой авантюрной атаки конвоя, отдавая приказ о ее начале, теперь испытывали все большую тревогу. У подводных лодок Рудольфа Петерса был очень неудачный день; после получения сообщения от Роберта Любсена в 12.38 о том, что он видел «четыре силуэта», мало что произошло. Правда, капитан-лейтенант Рудольф Бюхлер с U-387 в 14.05 заметил два эсминца. Он хотел ускользнуть на запад, однако дул очень сильный ветер, и скорость лодки не превышала 13 узлов. Поэтому ему показалось, что самое разумное — это пойти на погружение. Когда спустя полтора часа он вновь всплыл, то ничего не увидел.

Исчезли не только эсминцы, куда-то пропал и конвой, контакт с ним больше установить не удалось. Командующие группами в Нарвике и Киле были вне себя от отчаяния. Никакой координации действий между флотилиями и соединениями не было, так же, как и понимания подлинной сути обстановки. Самому молодому из капитанов «Железной бороды», капитан-лейтенанту Герхарду Шаару, командовавшему U-957, было всего двадцать четыре года. Он прибыл в район острова Медвежий прямо из Киля. Еще в звании обер-лейтенанта цур зее (младшего лейтенанта) весной 1940 года он видел под Нарвиком, как героически сражался эсминец «Эрих Гизе», но потом буквально разлетелся на куски под обстрелом британского линкора «Уорспайт» и эсминцев сопровождения. В 1944 году Шаар был награжден Рыцарским крестом за подвиги в Арктике. Сейчас он не очень улавливал реальную суть складывающейся обстановки и в 16.17 записал:

> «До сих пор не получил данных от станций радиопеленгации. Результаты счисления позиции не очень точны и только приблизительно характеризуют местоположение врага. Ясно только то, что где-то поблизости находится лодка Бюхлера, наверное, есть и надводные корабли, но они действуют совершенно независимо от нас. Может быть, следует предложить, чтобы этим кораблям было приказано вывести нас на конвой».

В это время на нескольких подводных лодках услышали звуки артиллерийской перестрелки, происходившей на большом удалении от этого района. Однако впередсмотрящие ничего не видели: поверхность моря была совершенно пустой.

В 17.24 Бей снова радировал базе:

> «ОКРУЖЕН СОЕДИНЕНИЕМ ТЯЖЕЛЫХ КОРАБЛЕЙ».

Командующий флотом генерал-адмирал Шнивинд получил это сообщение через сорок пять минут. Он все еще рассматривал два варианта возможных действий, но потребовал, чтобы была установлена радиосвязь с командующим флотилией эсминцев Рольфом Иоханесоном.

> «Если сообщение достоверно… то мы должны направить в зону сражения 4-ю флотилию эсминцев».

Он также запросил Люфтваффе — могут ли они отправить самолеты в данный район. Ответ был получен отрицательный —

погода по-прежнему была нелетная.

Как командующий флотом, Шнивинд оказался в крайне затруднительном положении. Реагируя на настойчивые просьбы Петерса, он до последней минуты пытался отозвать Боевую группу, однако ответственность за выполнение операции в целом лежала на нем. В зоне боя царила полная темнота и бушевал шторм — сбывались его наихудшие предчувствия. Судя по всему, и сам Шнивинд не до конца разобрался в обстановке. Например, он не знал, где в данный момент находятся эсминцы, не подозревал и об отсутствии согласованности действий Бея и Иоханесона. Процессы принятия решений и установления взаимной связи протекали с черепашьей скоростью.

Когда он запросил о местонахождении эсминцев, то оказалось, что они сместились далеко к западу и сейчас со скоростью 24 узла шли в сторону берега. На борту Z-29 первое сообщение с «Шарнхорста», что он окружен соединением тяжелых кораблей, было получено в 17.45, т. е. почти через час после отправки. Иоханесон курс не изменил, но из сделанной им записи следовало, что происходящее он оценивал как бы со стороны:

> «Сообщение свидетельствует, что обстановка крайне печальна. В девяноста милях к востоку, без эсминцев прикрытия, командующий оказался в руках вражеского соединения, которое осталось незамеченным и расположилось между нами и побережьем. Сможет ли он уйти, имея в виду, что противник с помощью радара сможет следить за ним на дальности более 33 миль?»

Первым, кто предпринял правильные действия, был капитан цур зее Петерс в Нарвике. Получив в 17.17 радиограмму Бея о том, что «Шарнхорст» вступил в бой с тяжелым линкором, он записал:

> «Сообщение крайне тревожно. Либо „Северная группа“ встретила „Шарнхорст“, либо его догнала „Южная группа“».

Через четверть часа он узнал, что «Шарнхорст» окружен кораблями противника, и тогда он добавил:

> «Боюсь, что судьба корабля предрешена».

В 18.15 Петерс объявил группе «Железная борода» тревогу, отправив радиограмму следующего содержания:

«KRIEG! KRIEG! НА ПОЛНОЙ СКОРОСТИ ИДИТЕ В КВАДРАТ АС4930».

Все лодки, находившиеся в надводном положении и получившие этот сигнал, немедленно соответствующим образом изменили курс.

Шнивинд, находившийся в Киле, тоже понял, что «Шарнхорст» оказался в большой беде. Несмотря на это, записанный им комментарий, как ни странно, серьезности обстановки вовсе не соответствовал:

> «Возникает вопрос, разумно ли приказывать эсминцам идти к „Шарнхорсту“. Я склонен отвечать на этот вопрос положительно. Речь идет о единственном нашем боеспособном линкоре, по-видимому, сражающемся с превосходящим противником. Поэтому ему нужно оказать помощь во что бы то ни стало. Это важнее, чем организовывать атаку на конвой силами эсминцев и подводных лодок».

Еще до того, как приказ о том, чтобы идти к «Шарнхорсту», имея в виду последние данные о его местоположении, дошел до Z-29, Иоханесон, впервые за этот воскресный день декабря, набрался смелости действовать самостоятельно. С ветром по корме, он взял курс на восток.

> «Неясно, можно ли оказать помощь „Шарнхорсту“, вынужденному вести явно неравный бой. Никаких приказов флотилия на этот счет не имеет, но пора действовать».

Таким образом Иоханесон как бы оправдывал собственную пассивность. Было уже почти 18.30, и сражение близилось к концу. Как эсминцы, так и подводные лодки находились слишком далеко.

Бой продолжался уже полтора часа, и в 18.19 с борта линкора, которому уже был нанесен большой ущерб, ушла еще одна радиограмма, которую получили адмиралы в Нарвике и Киле:

> «ВРАГ ВЕДЕТ ОГОНЬ С УПРАВЛЕНИЕМ ПО РАДАРУ С ДИСТАНЦИИ БОЛЕЕ 18 000 МЕТРОВ. ПОЗИЦИЯ АС4965. КУРС 110 ГРАДУСОВ. СКОРОСТЬ 26 УЗЛОВ».

А через мгновение тяжелые снаряды вновь накрыли корабль.

Вильгельм Гёдде:

> «После этого я уже плохо ориентировался. Мощь [взрывов] была чудовищная. Один из снарядов разодрал всю носовую часть корабля, и меня снова сбила с ног ударная волна. С мостика спустился капитан цур зее Хинтце, он хотел оценить нанесенный ущерб. Он был ранен осколком в лицо, но все же подошел ко мне и помог подняться. Он вновь спросил, не ранен ли я, и я ответил, что как будто опять повезло. Потом он отправил меня к директору правого борта, чтобы выяснить, почему дальнометристы не реагируют на звонки. Оказалось, что все они погибли. А дальномер разнесло на мелкие кусочки».

А всего через пять минут, в 18.24, вышла из строя радарная система управления огнем «Дюк оф Йорк». Дистанция к этому времени увеличилась почти до 20 000 метров. Линкор прекратил огонь, потому что в противном случае снаряды тратились бы впустую.

> «После команды о прекращении огня возникла гнетущая атмосфера разочарования: снаряды несомненно попали в цель, и тем не менее враг может уйти, обладая более высокой скоростью»,

— сказано в артиллерийском отчете.

Внезапно над полем боя наступила странная тишина. Не слышалось ни одного выстрела. Только завывал ветер да раздавались страдальческие стоны раненых. Никто тогда не знал, что один из последних залпов, а может быть, и вообще последний залп линкора «Дюк оф Йорк», нанес смертельный удар «Шарнхорсту». Около 18.00 в правый борт попал снаряд, который пробил тонкий пояс верхней цитадели (45 мм) и батарейную палубу, срикошетировал вдоль 80-мм нижней бронепалубы и пробил такой же толщины гласис над котельным отделением № 1. Разорвало множество паропроводов четырех котлов. Осколки снаряда пробили двойное дно, из-за чего отделение затопило до уровня настила пола.[32] Бакхаус рассказывал:

> «Я взглянул на индикатор скорости — он показывал 22 узла. Ситуация была безнадежная. Я понимал, что если скорость поднять не удастся, то нам уже не уйти».

Вильгельм Гёдде был ближе к месту событий:

> «Третья турбина перестала работать из-за того, что был перебит паропровод. Главный инженер доложил, что постарается устранить повреждения за двадцать-тридцать минут. Я слышал, как Хинтце сказал: „Офицеры и матросы машинного отделения, благодарю вас за отличную работу“».

Капитанский мостик уже был сильно разрушен, но Хинтце сохранял хладнокровие. В 18.25 он продиктовал текст радиограммы на имя Гитлера, которая была немедленно передана:

> «МЫ БУДЕМ СРАЖАТЬСЯ ДО ПОСЛЕДНЕГО СНАРЯДА».

Так он оценивал ситуацию.

Скорость «Шарнхорста» неумолимо падала, но лишь через четверть часа операторы радаров и дальнометристы на борту кораблей союзников осознали, какой драматический оборот приняли события. Еще в 18.40 адмирал отправил довольно кислую радиограмму вице-адмиралу Барнетту на «Белфаст»:

> «НЕ НАДЕЮСЬ ДОГНАТЬ „ШАРНХОРСТ“, НАМЕРЕН ПЕРЕЙТИ НА ПРИКРЫТИЕ КОНВОЯ».

Таким образом, Фрейзер собирался отменить операцию, но ему опять чудом повезло. Прежде чем успели передать этот приказ, из штурманской рубки поступили взволнованные доклады. Происходило нечто совершенно неожиданное.

> «Довольно резко дистанция перестала увеличиваться, а затем опять включился и защелкал счетчик дальномера. Ощущение было такое, что мы проснулись после ужасного кошмара. Мы поняли, что сможем опять поймать его»,

— рассказывал Генри Лич.

На мостике «Сэведжа» коммандер Мейрик испытал аналогичное чувство.

> «Наша скорость была лишь ненамного выше скорости „Шарнхорста“, так что догнать его было совсем непросто. Потом кто-то из офицеров, находившихся в штурманской рубке, крикнул мне, что мы опять начали сближаться с ним…»

Получив эту новость, Фрейзер не стал медлить и сразу отменил свой последний приказ:

> «Я уже все равно принял решение идти к норвежскому берегу, потому что считал, что вражеский корабль может развернуться в этом же направлении, и у эсминцев мог вновь появиться шанс для атаки. Когда же мне доложили о падении скорости „Шарнхорста“, я решил идти прямо на него».

На борту «Сторда» Скуле Сторхейл также заметил, что «Шарнхорст» теряет скорость:

> «Двигатели „Сторда“ выжимали максимальную мощность — нам нужно было выйти на такую позицию, чтобы атаковать с востока. Однако это было непросто сделать, потому что „Шарнхорст“ шел примерно с такой же скоростью, что и мы… Дистанция между нами была 10 000 метров, когда мы обнаружили, что скорость „Шарнхорста“ упала — вероятно, в результате попадания снаряда, удачно выпущенного линкором „Дюк оф Йорк“. Мы изменили курс. Нам нужно было подойти поближе, чтобы провести торпедную атаку».

На «Шарнхорсте» большинство моряков находилось в шоковом состоянии. Броневые и стальные листы, защищавшие палубы и надстройки, были деформированы и местами выдраны в результате попадания тяжелых снарядов. Кругом валялись мертвые и раненые. Санитарам досталась ужасная работа: чтобы оказать раненым первую помощь, их приходилось тащить на носилках, пробираясь через развалины. В проходах колыхались лужи крови и морской воды. Некоторых матросов, находившихся на палубах, разорвало в клочья. Некогда было убирать оторванные конечности и куски тел.

Показания уцелевших матросов значительно отличаются. Николаус Вибуш, 21-летний парень из Куксхафена, входил в один из расчетов батареи 37-мм зенитных пушек, расположенных на корме, по правому борту:

> «Дальность стрельбы наших пушек составляла всего 4800 метров, так что никакой мишени у нас не было. Поэтому нам было приказано идти в укрытие, и мы ничего не видели».

Один из наиболее опытных механиков, 24-летний Рольф

Зангер из Ветцлара, прошел подготовку по специальности моториста в Морском училище в Везермюнде. Сначала служил на эсминце «Карл Гальстер», а в начале 1941 года получил назначение на «Шарнхорст». Его вахта в котельной № 3 закончилась в 16.00, после чего он был включен в состав аварийной команды, находившейся в межпалубном пространстве:

> «Спасательного жилета у меня не было — только кожаные куртка и брюки. Нам их выдали как специальное средство защиты от выброса пара, если снаряд разорвется в котельной. Двигатели „Шарнхорста“ обладали фантастическими характеристиками, но они работали на паре с высокими параметрами давления (58 атмосфер. — *Прим. пер.)* и температуры — почти 500 °С (точнее — 450 °С). Так что если бы пар прорвался, то он бы уничтожил всех. В самом начале боя загорелись кабели, проложенные по левому борту. Такой пожар очень трудно тушить, но мы справились».

Несколько раньше двадцатилетний Франц Марко тоже сменился с вахты в машинном отделении. Он сразу побежал за своим спасательным жилетом, видел много убитых и раненых.

> «Я пробегал мимо одной из легких пушек. Один из артиллеристов по-прежнему находился на своем месте, но головы у него не было — ее начисто срезало».

В это время «Дюк оф Йорк» прекратил обстрел, замолчали и орудия «Шарнхорста». Однако передышка продолжалась всего несколько минут. В 18.45 были замечены темные очертания кораблей за кормой и по правому борту. Это приближались эсминцы для нанесения последнего удара.

Среди офицеров-артиллеристов «Шарнхорста» возникла неразбериха, они перестали понимать друг друга. Несколько ранее корветен-капитан Бреденбекер приказал прислуге орудий вторичной батареи идти в укрытие, чтобы избежать больших жертв, поскольку эти орудия все равно не стреляли. К этому времени орудия среднего и малого калибра были уничтожены, а уцелевшие было некому обслуживать. Из протокола допросов:

> «Примерно в 18.30 были замечены „тени“ на обоих траверзах к „Шарнхорсту“. Старший артиллерист якобы заявил, что он не может стрелять по теням и что ему нужны настоящие цели. Однако многие из допрашиваемых утверждали: „Эти тени были вполне

реальными, чтобы уничтожить нас торпедами“.

На дистанции 8000 метров „тени“ превратились в эсминцы. Было такое сильное волнение, что даже с верхних палуб эсминцы почти не были видны, и поэтому была предпринята отчаянная попытка — подсветить их хотя бы 20-мм и 37-мм трассирующими снарядами».

На «Сторде» Бьёрн Хаген, командир носовой артиллерийской батареи видел, как впереди вырастают очертания огромного линкора:

«Мы открыли огонь с дистанции около 6000 метров, и я видел, как снаряды попадают в надстройки».

Когда на «Шарнхорсте», наконец, поняли, что вот-вот начнется торпедная атака, линкор вдруг совершил резкий разворот к югу. При этом он чуть не столкнулся со «Стордом», но Сторхейл сохранил хладнокровие и не стал отворачивать. Эсминец бросало во все стороны, корабль то вздымало вверх на огромных волнах, то он срывался с них, так что от удара содрогался весь корпус. Нильс Оурен:

«Мы сближались на большой скорости… Внезапно вокруг нас выросли высокие столбы воды — это падали снаряды, выпущенные „Шарнхорстом“. Он вел огонь по нашему кораблю.

Начали срочно готовить к залпу торпедные аппараты. Дистанция уменьшалась ужасно быстро: 3000 — 2500 — 1900 — 1800 метров. Я не верил глазам. Прямо передо мной был этот страшный стальной гигант. Он был настолько огромен, что в командирский бинокль его можно было видеть только наполовину».

Рекс Чард, главный штурман «Скорпиона», находился рядом с одним из 4,7-дюймовых орудий эсминца:

«[Мы] подошли к линкору на большой скорости и сразу развернулись, в этот момент „Шарнхорст“ открыл огонь… между нами и „Шарнхорстом“ разрывались осветительные снаряды [стрельбу этими снарядами вели „Сомарец“ и „Сэведж“], и из-за этого мы ничего не видели, потому что свет снарядов слепил нас… Дистанция быстро уменьшалась, было видно, что линкор разворачивается и быстро идет в нашу сторону. Мне приказали произвести выстрел осветительным снарядом,

что я и сделал — мы увидели, что линкор идет прямо на нас, и поэтому выпустить торпеды было нельзя. К счастью, в последний момент линкор отвернул, подставив левый борт, дистанция была около 2000 ярдов, условия для торпедной атаки — просто идеальные».

С минутным интервалом «Скорпион» и «Сторд» выпустили по линкору по восемь торпед. Таким образом, в 18.55 с дистанции 2000 метров в его сторону пошло в общей сложности шестнадцать торпед. Капитан «Сторда» Сторхейл:

> «Накатившаяся огромная волна сбила нас с курса и залила всю кормовую часть корабля, смыв с палубы одного из торпедистов, который утонул. Кроме того, была повреждена труба торпедного аппарата, снесены за борт заряженные бомбометы. Начали ставить дымовую завесу, но тут же отказались от этого, опасаясь, что плотный черный дым привлечет внимание врага».

> «Наступило томительное ожидание,

— писал Нильс Оурен, —

> а потом раздалось несколько подводных взрывов подряд. Кто-то слышал три таких взрыва, другие — четыре. Нашлись и те, кто утверждал, что слышал шесть и даже семь взрывов».

Из-за тяжелого моря и все еще высокой скорости «Шарнхорста» попасть в него все-таки было трудно. «Скорпион» зафиксировал лишь одно попадание, а Сторхейлу пришлось признать, что ни одна из его торпед не поразила цель, несмотря на мнение экипажа.

«Сэведж» и «Сомарец», занявшие позицию с другого борта линкора, привлекли к себе его внимание и в результате оказались в более тяжелой ситуации, чем «систершипы». По эсминцам был открыт огонь из малокалиберных пушек; кроме того, еще стреляли и орудия башни «С», однако эсминцы подошли так близко, что тяжелые снаряды пролетали над ними, не нанося никакого ущерба. Лейтенант Деннис:

> «Когда мы подошли к „Шарнхорсту“, он попытался отогнать нас артиллерийским огнем, но благодаря капитану, который умело маневрировал кораблем, никто

не пострадал, несмотря на то, что снарядов летело в нашу сторону предостаточно».

Коммандер Мейрик, напряженно вглядываясь в бинокль, ясно видел, как «Шарнхорст» совершает отчаянный разворот к югу, и понял, что это — идеальная цель. До этого эсминец шел сзади линкора, а теперь, после разворота, был виден весь его борт.

> «Я не поверил глазам, когда, сфокусировав бинокль, увидел правый борт гигантского корабля всего в нескольких сотнях ярдов от себя… Я даже подумал — как все-таки красив „Шарнхорст“, отливающий серебром на фоне арктической темноты. На верхней палубе я видел моряков и, казалось, что они совсем рядом и стоят так близко, что можно пожать им руки»,

— воспоминание Джорджа Гилроя — матроса «Сэведжа».

В 18.56 «Сэведж» произвел полный залп восемью торпедами с дистанции 3500 метров и сразу отвернул в сторону. «Сомарецу» же не повезло. 11-см снаряд пробил директор, при этом на месте погибло десять матросов, двое получили ранения. Осколки изрешетили борт и надстройки, пробили маслопровод. Скорость эсминца упала до 10 узлов; он смог выпустить еще четыре торпеды, после чего с большим трудом отвернул и отошел, ставя дымовую завесу; повреждения были значительные.

Для оставшихся в живых моряков «Шарнхорста» атака эсминцев была жутким кошмаром. Гельмут Бакхаус:

> «В наушниках звучали доклады разных служб. Мы услышали шум приближающихся торпед, а затем и взрывы. Весь корабль содрогнулся, и его будто подбросило вверх — как при мощном землетрясении. Чуть раньше главный инженер Кёниг докладывал, что еще может дать 22 узла. Однако после попадания торпед скорость упала до 7–8 узлов. Никаких шансов у нас больше не было».

Одна из торпед попала в кормовую часть, в районе 3-го машинного отделения, где Гельмут Файфер все еще играл на своей губной гармошке. Он вспоминает:

> «Я был вестовым, и мне приказали передать какое-то сообщение. Я почувствовал, как корабль сильно тряхнуло. Свет погас. Стало совершенно темно. Впрочем, я не знал, что это были за удары — то ли отдача наших

орудий, то ли попадания снарядов или торпед противника. Только вернувшись обратно, я понял, что произошло. Отделение было залито кровью: все друзья погибли — лишь один был еще жив. Он сидел на ящике с картошкой, привалившись спиной к переборке, его одежда горела, а волосы пылали, как факел. Я кое-как сбил с него огонь и позвал на помощь. Из башни „С“ прибежали матросы, и мы вытащили несчастного на палубу. Невозможно описать его мучения. Даже сегодня я не могу найти слова».

Была экстренно сформирована специальная команда для оценки повреждений в кормовой части корабля. Через пробоину мощным потоком поступала вода. Поскольку до некоторых отсеков добраться было невозможно, было принято драматичное решение. Были задраены водонепроницаемые двери, в результате чего вся кормовая часть была изолирована. В машинном отделении более двадцати матросов еще были живы. Их бросили на произвол судьбы.

Из британского протокола допросов:

«Спасшиеся матросы показали, что были ожесточенные споры между старшим артиллеристом корветен-капитаном Бреденбекером и его помощником капитан-лейтенантом Витингом. Витинг приказал прислуге 50-мм орудия зарядить его осветительным снарядом, но Бреденбекер этот приказ отменил и потребовал, чтобы орудие разрядили и вновь зарядили, но бронебойным снарядом… Дававшие показания были поражены тем, как безжалостно была проведена торпедная атака. Подойдя на полной скорости, с дистанции не более 1800 ярдов эсминцы произвели полные торпедные залпы. Через гидрофоны шум несущихся в нашу сторону торпед был хорошо слышен, однако их было слишком много и они двигались под разными углами, было по крайней мере три попадания. Во время этой атаки прислуга 105-мм пушек находилась в укрытии, уцелевшие моряки все время возмущались по этому поводу и грозили расправиться со старшими артиллеристами, если удастся до них добраться. Они связывали гибель корабля именно с этой атакой, считая, что если бы 105-мм орудия вели стрельбу по эсминцам, то последние никогда бы не оказались на дистанции, достаточной для торпедной атаки».

Стоя на крыле мостика, Вильгельм Гёдде наблюдал, как разворачиваются эти роковые события:

> «Примерно без двадцати минуть семь в корабль попала торпеда, так что он на мгновение даже замер на месте. Потом малокалиберный снаряд снес дальномер. Я стоял тут же, оба провода наушников перебило, но самого меня не задело. Ко мне подошел рулевой, которого Хинтце просил доложить о разрушениях на корабле, и сказал, чтобы я шел на мостик. На посту уже незачем было оставаться. Я пошел за рулевым, так что нам довелось быть свидетелями ужасной концовки сражения между нашим кораблем и превосходящим врагом».

Примерно в то же время, когда Гёдде оказался на почти разрушенном мостике и впервые увидел стоящих рядом Бея и Хинтце, на юго-западе появились смутные силуэты — это были «Дюк оф Йорк» и «Ямайка». Точно в 19.01 корабли одновременно открыли огонь из орудий главного калибра, а с севера прогремели выстрелы с «Белфаста». Рассказывает Рекс Чард, который, стоя на палубе «Скорпиона», как на трибуне, наблюдал за разворачивающейся драмой:

> «[Мы] отошли назад, пропуская крейсер „Ямайка“… затем они с линкором „Дюк оф Йорк“ вновь начали обстреливать „Шарнхорст“ своими тяжелыми орудиями, было ясно видно, что там происходило при попадании снарядов… пламя многочисленных пожаров, раздавались взрывы… Думаю, что „Шарнхорст“ просто медленно ходил по кругу со скоростью всего 8 или 9 узлов».

Лейтенант Брайс Рамсден находился на борту «Ямайки»:

> «Мы развернулись на правый борт, башни также довернули, оба корабля были готовы произвести полный залп… Кажется, я кричал в телефонную трубку: „Приготовиться к следующему выстрелу!“, однако слова перекрывал оглушительный грохот залпа… И вдруг — вспышка ярко-красного пламени, так что на мгновение стал виден весь вражеский корабль. „Мы попали! Боже мой, мы попали в него!“ От возбуждения я привстал с сиденья. И опять только тусклое зарево, освещающее огромные столбы воды от падающих снарядов, над кораблем нависло облако дыма».

В течение следующих двадцати семи минут «Дюк оф Йорк» выпустил по «Шарнхорсту» более двухсот тяжелых снарядов с дистанции всего 4000 метров. Как ни странно, в цель попало всего семь или восемь снарядов, но для Бея и Хинтце этого было более чем достаточно. Несмотря на колоссальные разрушения, они, кажется, до сих пор не осознавали до конца, насколько опасна обстановка; по-видимому, только старшие офицеры понимали, что корабль может спасти только чудо. Из протокола допросов:

> «Все спасшиеся, за исключением четверых, находились в укрытии или под броневыми палубами, они не могли отличить друг от друга взрывы торпед, удары тяжелых снарядов и детонацию боезапаса орудий главного калибра. Несмотря на колоссальные разрушения, не все моряки представляли до конца серьезность ситуации. Главный инженер докладывал по системе внутренней связи: „Могу держать скорость в 22 узла“, на что капитан отвечал: „Браво, держите ее“. Свет не погас до самого конца, две уцелевшие двигательные установки работали нормально и еще действовала артиллерия. Однако после второго подхода линкора „Дюк оф Йорк“ обстрел стал ураганным».

Критический момент наступил после того, как один из снарядов разрушил вентиляционную систему башни «В». При каждом открывании затвора башня заполнялась черным пороховым дымом. Несмотря на мощные лампы, практически ничего не было видно, и матросы начали задыхаться. К тому же на исходе был и боезапас. Прислуге было приказано покинуть башню.

Вильгельм Гёдде хорошо запомнил этот драматический момент:

> «Пришла печальная весть, что боезапас орудий главного калибра подходит к концу. В погребе башни „В“ осталось три снаряда, в башне „С“ — ни одного. Нам приказали перенести боезапас из подъемника башни „А“ в башню „С“, однако еще до того, как мы выполнили этот приказ, Хинтце отправил свою последнюю радиограмму — на имя фюрера: „МЫ БУДЕМ СРАЖАТЬСЯ ДО ПОСЛЕДНЕГО СНАРЯДА. ДА ЗДРАВСТВУЕТ ГЕРМАНИЯ. ДА ЗДРАВСТВУЕТ ФЮРЕР“».

Наконец, смогло начать стрельбу 150-мм орудие Гюнтера

Стрётера — № 4 по левому борту. Остальные орудия были уничтожены.

> «В бой вступили орудия среднего калибра по левому борту. Мы наводили их по вспышкам орудий противника. Выстрелы производили через каждые шесть секунд… Между 19.00 и 19.30 Хинтце сказал нам прямо: „Теперь все зависит от вас. Тяжелые орудия вышли из строя“».

Многие офицеры решили покончить с собой, не дожидаясь катастрофической развязки. Летчики Люфтваффе попытались поднять в воздух уцелевший самолет «Арадо», однако запустить его с катапульты не удалось, поскольку были уничтожены баллоны со сжатым воздухом. Торпедный офицер, обер-лейтенант Боссе, бросился к торпедным аппаратам левого борта. Не обращая внимания на тучи осколков, он развернул трехтрубный аппарат по корме и произвел залп, все-таки надеясь попасть в цель. Это был героический поступок, но он закончился неудачей. Две торпеды пролетели над палубой и исчезли в пучине; третью торпеду заклинило в трубе, и она потом пошла на дно вместе с «Шарнхорстом».

Рассказывает Бакхаус:

> «Вдруг раздался оглушительный удар на баке. Я увидел, что цепь правого якоря перебита и падает в море. Туда бросился наш боцман, чтобы выяснить, что случилось. Он был очень сильным человеком. Его накрыла огромная волна, обрушившаяся на носовую часть корабля, и когда я вновь посмотрел в ту сторону, боцмана на палубе уже не было».

Около 19.30 стало известно, что командование берет на себя Хинтце. По системе внутренней связи он обратился к уцелевшим морякам. Говорил он спокойно. Приказ был краток:

> «Действовать по распорядку № 5».

Это означало, что вводится аварийный режим, и нужно было задраить водонепроницаемые двери и люки, чтобы замедлить затопление и спасти как можно больше людей.

Однако время истекало. В 19.15 Фрейзер приказал «Ямайке» и «Белфасту» добить линкор торпедами. В заключительном отчете он писал:

«…когда началась финальная торпедная атака, „Шарнхорст“ уже практически не сопротивлялся».

Начиная с 19.25 «Ямайка» и «Белфаст» с интервалом в три минуты выпустили по три торпеды. Наконец, с кормы к крейсерам подошли эсминцы Фишера — «Маскетир», «Матчлесс», «Вираго» и «Оппорчун». Три минуты — с 19.30 до 19.33 — оказались смертельными для «Шарнхорста», по которому три эсминца выпустили в общей сложности не менее девятнадцати торпед. Линкор, по словам Фрейзера, «уже не слушался руля, он хаотично двигался то к северо-востоку, то к юго-западу… и, наконец, почти остановился». Семь торпед поразили гибнущий корабль, который сразу получил сильный крен на правый борт. Взрыв прозвучал, как беспощадное крещендо, заключительным аккордом которого были три торпеды, которыми выстрелила «Ямайка» в 19.37.

«…вражеский корабль подставил нам борт и почти остановился. Доложили о двух попаданиях, но ничего не было видно, потому что линкор окутался дымом; торпеды все-таки, по-видимому, попали в цель, потому что через соответствующий интервал времени мы услышали подводные взрывы».

Когда закончилась эта смертельная атака, капитан цур зее Хинтце в последний раз обратился к экипажу:

«Я прощаюсь с вами, и каждому в последний раз крепко жму руку. Я отправил фюреру радиограмму, в которой сообщил, что мы будем сражаться до последнего снаряда. *„„Шарнхорст“ всегда впереди!“*»

Действия по аварийному распорядку выполнялись. Писарь Генрих Мюльх и остальные члены штаба Бея срочно уничтожали шифровальные машины и секретные документы.

Вильгельм Гёдде был свидетелем заключительной фазы драмы:

«В корабль попало еще несколько торпед. Он содрогнулся и начал крениться на правый борт. Поступил приказ: „Приготовиться к затоплению!“ Со всех постов поступали доклады. После очередных попаданий торпед по правому траверзу крен увеличился. Наши координаты были переданы открытым текстом. Последний приказ командующего: „Покинуть корабль!

Всем на верхнюю палубу. Надеть спасательные жилеты. Приготовиться покинуть корабль“. Хинтце просил нас подумать о себе и уйти с мостика. В живых здесь еще оставалось примерно двадцать пять человек».

Последняя радиограмма «Шарнхорста» была отправлена в Нарвик и Киль точно в 19.25:

«ИДУ В ТАНА-ФЬОРД. ПОЗИЦИЯ — КВАДРАТ АС4994. СКОРОСТЬ 20 УЗЛОВ».

Через несколько минут торпеда пробила броневую защиту, нанеся большой ущерб машинному отделению. Котельную № 2 затопило, и скорость упала до 12 узлов.

Орудие Гюнтера Стрётера было одним из немногих, которые еще были способны стрелять. Он вспоминает о последних минутах линкора:

«Примерно в 19.30 с мостика поступил приказ покинуть корабль. Произошло еще несколько мощных взрывов. Корабль все сильнее кренился на правый борт. Наступал конец, стрельбу вели только 2-см зенитная пушка на корме и наша башня с 15-см орудиями. Мы стреляли до тех, пока из-за сильного крена не заклинило систему подачи боеприпасов. Прислуга подъемника никак не могла выбраться наружу, как и люди, находившиеся на нижних палубах. Когда я покидал башню, из старших артиллеристов там оставались Виббельхоф и Моритц, они отказывались уходить со своего поста. Виббельхоф сказал: „Мое место здесь“. Моритц тоже сказал, что останется в башне. Виббельхоф настаивал, чтобы мы скорее уходили. На прощание он крикнул: „Да здравствует Германия! Да здравствует фюрер!“ Мы ответили теми же словами. Затем он закурил сигарету и спокойно сел у орудийного прицела. Они с Моритцем пошли на дно вместе с кораблем после того, как он перевернулся».

Рольф Зангер и вся аварийная команда по-прежнему пытались погасить горящие кабели в межпалубном пространстве.

«Мимо нас пробегала группа матросов во главе с главным инженером корветен-капитаном Кёнигом. Они торопились на правый борт, желая хоть чем-нибудь помочь кораблю. Я, наверное, был одним из последних,

кто видел главного инженера в живых. Рядом с нами открылась крышка люка, и оттуда показалась голова матроса. Кто-то крикнул ему: „Ради бога, вылезай оттуда. Мы покидаем корабль!“ Но парень только покачал головой: „Спасибо, но вода Баренцева моря слишком холодная для меня“. После этого он закрыл крышку люка и исчез где-то внутри».

Многие моряки оказались в ловушке.

«Одна из торпед окончательно добила башню „B“… В результате взрыва были уничтожены подъемник и механизмы наводки. Матросы выбрались из погреба, но оказалось, что двери заклинило. Ценой невероятных усилий одну из дверей удалось приоткрыть. Однако „Шарнхорст“ уже тонул, и в башню снизу хлынула вода. Спастись удалось только одному матросу».

Эвакуация из башни «С» происходила организованно. Механик Эрнст Рейманн:

«Башня была цела, и мы вели стрельбу до конца — пока не кончился боезапас, перенесенный на корму из башни „А“. Помню, как старший артиллерист отдал последний приказ: „Зарядить среднее орудие“. Мы произвели последний выстрел. В это время „Шарнхорст“ уже сильно накренился на правый борт. Мы застопорили все механизмы и ждали тех, кто находился в погребе. Затем, один за другим, мы выбрались наружу через люк».

Гельмут Файфер не входил в штатную прислугу башни «С». Он оказался там после того, как передал своего тяжело раненного товарища санитарам.

«Я сидел на стреляной гильзе, мимо пробегал один из матросов. „Что ты тут делаешь? — спросил он. — Повидай всех моих, когда вернешься домой“. Я ответил: „У меня нет спасательного жилета, так что все кончено“. „Не будь идиотом“, — сказал он и вытащил меня из башни».

На мостике Бей и Хинтце продолжали уговаривать остававшихся там покинуть корабль. Вильгельм Гёдде:

«Большинство из тех, кто там находился, не хотели уходить с поста без капитана и адмирала. Один из

матросов сказал просто: „Мы остаемся с вами“. В конце концов им удалось уговорить нас перейти на крыло мостика. Через рупор Хинтце приказал всем находившимся на верхней палубе прыгать в воду. Торпеды по-прежнему били по кораблю. Крен увеличивался. Однако на палубе соблюдались порядок и дисциплина; почти никто не повышал голос. Приближался конец, на мостике появился помощник капитана фрегатен-капитан Доминик и присоединился к нам, стоявшим на крыле. Позднее я видел его высокую фигуру внизу — он помогал сотням моряков перебираться через поручни. Командующий проверил наши спасательные жилеты. Затем они с адмиралом попрощались друг с другом и каждому из нас пожали руку. „Если кому-нибудь из вас удастся выбраться живым, передайте последний привет нашим близким и скажите, что мы выполнили свой долг до конца“.

Наш гордый корабль медленно переворачивался через правый борт. Боцман Дирлинг помог мне надеть спасательный жилет и напомнил, что его нужно надуть. Это был его последний дружеский жест по отношению ко мне».

Наверху в живых оставался только матрос Бакхаус, находившийся на наблюдательной площадке:

«Корабль еще двигался, но крен быстро увеличивался. Ветер немного стих, но волны по-прежнему были большими и накатывались по правому траверзу. Помню, по внутренней связи мне позвонил мой друг: „Только не ври, — сказал он. — Насколько серьезна ситуация?“ Я ему сказал, чтобы он все бросал, потому что нужно покидать корабль. „Ты сошел с ума“, — сказал он. Однако к этому времени „Шарнхорст“ уже почти плашмя лежал на воде. Отовсюду с борта прыгали матросы. Некоторые из них пытались забраться на спасательные плотики, однако много плотиков было пробито осколками снарядов. Я вспомнил совет, который мне дал один из моих друзей в Нарвике: „Если корабль тонет, то нужно быстрее избавиться от одежды, иначе тебя затянет в воронку“. Я стащил с себя меховую куртку и снял ботинки. Потом я оказался около большого прожектора, ледяная вода уже была по колено. Мне оставалось только нырнуть, подобно пловцу. Оказавшись в море, я начал отчаянно барахтаться, чтобы отплыть

подальше от воронки».

Хинтце предупреждал моряков, что прыгать со стороны правого борта опасно. Он советовал перебираться через поручни левого борта, а затем соскальзывать в воду по наклонившемуся корпусу. Гёдде схватил своего друга, боцмана Дирлинга за руку, однако на трапе скопилось много людей, и им пришлось перебраться на другой борт.

> «Мостик уже находился на уровне воды, волны захлестывали фор-мачту. Вдруг мы поскользнулись и очутились в бурлящей воде. Меня затянуло в глубину. Мне удалось вынырнуть, но Дирлинга нигде не было, и я его больше не видел. Задыхаясь, я пытался отплыть подальше от корабля.
>
> Прямо перед собой я увидел матроса. Он сидел на поплавке траловой сети. Когда я попытался забраться на поплавок, он перевернулся, и мы оба оказались в воде. Я плыл через большое пятно горючего… Вокруг разыгрывались ужасные сцены, подсвечиваемые осветительными снарядами и фонарем с одного из плотиков… Я видел, как на этом плотике встал лейтенант. Он закричал: „Товарищи! Нашему тонущему кораблю, нашему гордому „Шарнхорсту“! Ура! Ура! Ура!“ Матросы, барахтавшиеся в море, откликнулись троекратным возгласом „Ура!“ Кто-то на этом же плотике прокричал: „Нашим любимым! Нашим семьям! Ура! Ура! Ура!“ И вновь те, кто слышал, поддержали этот прощальный призыв. У всех, кто оказался свидетелем этой сцены, сердце разрывалось на части».

Гельмут Бакхаус, отплыв подальше от тонущего корабля, оглянулся.

> «Я увидел киль и винты. Корабль перевернулся и уходил носом в воду. Потом раздалось два или три мощных подводных взрыва. Это напоминало землетрясение! От ударной волны перехватило дыхание».

Он продолжал плыть, пробиваясь среди огромного числа обломков и мусора. Пустые коробки, ящики, картошка, длинные доски, одежда — а среди всего этого тела матросов, плававшие лицом вниз. Первый из встреченных плотиков был переполнен, и Гельмута не пустили на него.

> «Как ни странно, море было сравнительно спокойным, возможно, из-за слоя горючего на поверхности. Я поплыл дальше и вдруг заметил еще один плотик. На нем нашлось место еще для одного человека. Кто-то втащил меня туда. Я лежал в полном изнеможении, уткнувшись лицом вниз. Потом я увидел, как встал какой-то юный лейтенант. „Все это бессмысленно“, — сказал он, прыгнул в воду и мгновенно исчез. Мы ничем не могли ему помочь. Я поранил руку. Мы сидели на плотике, и нами овладевало полное безразличие. Вдруг мы услышали отдаленный грохот артиллерийского залпа. Кто-то спросил: „Это что, англичане стреляют в нас?“ Думаю, впрочем, что англичане просто прогревали орудия, чтобы они не замерзли».

Юный лейтенант был не единственным офицером, выбравшим смерть. Говорили о том, что старший артиллерист, командовавший зенитной батареей, застрелился в своей каюте, глядя на фотографию семьи. Спастись не удалось ни одному из пятидесяти офицеров и тридцати пяти кадетов, хотя оставшиеся в живых не знали, как именно они погибли. Франц Марко сказал:

> «Я слышал, что офицеры решили разделить участь своего корабля. Больше я ничего не знаю».

Осталась неясной судьба контр-адмирала Бея и капитана цур зее Хинтце. В отчете, составленном сразу после сражения по материалам протоколов допросов уцелевших тридцати шести моряков, было сказано, что высшие офицеры застрелились на мостике после того, как попрощались с остальными. Однако этот факт опровергается показаниями свидетелей с британской стороны. Лейтенант-командер Клаустон, капитан «Скорпиона», утверждал, что видел Хинтце и Доминика в воде, недалеко от своего корабля, оба имели сильные ранения. Хинтце якобы умер прежде, чем его смогли вытащить из воды, а Доминик даже ухватился за канат, но не удержался и опять упал в воду. Больше его не видели.

Гёдде:

> «Что касается того, застрелились адмирал и капитан или нет, я могу сказать только о том, что слышал, находясь в воде. Капитан, его помощник и адмирал Бей якобы одновременно прыгнули с мостика через пятнадцать-двадцать минут после нас. Могу сказать, что

все это домыслы, англичане просто хотят выдать желаемое за действительное».

Гельмута Файфера и Эрнста Рейманна смыла прокатившаяся по кормовой палубе большая волна. Рейманн рассказывал:

«Не было видно никаких огней, я оказался в полной темноте. Я остался один на один с морем, но благодаря спасательному жилету держался на воде. Потом увидел плотик, и меня втащили туда».

Файферу было гораздо хуже. Когда его втащили на плотик, то увидели, что одежда пропиталась нефтью, кровью и морской водой.

«Я услышал, как кто-то сказал: „Он ранен. И весь в крови“. Я подумал, что меня опять бросят в воду, чтобы освободить место для кого-нибудь из тех, кто не ранен и имеет больше шансов выжить. Я сказал: „Это кровь не моя, а товарища“. Потом рассказал, как я его тащил в лазарет. От холода я онемел, но в общем был цел».

Франц Марко был хорошим спортсменом и пловцом, ему удалось добраться до резиновой лодки, в которой находилось несколько человек.

«Какой-то матрос никак не мог выбраться из воды, я крепко ухватился за него. Потом я начал сильно дрожать, но руки не отпустил».

Рольф Зангер, у которого спасательного жилета не было, оказался в еще более тяжелой ситуации.

«Я не утонул благодаря своей кожаной куртке, которая плотно обхватывала запястья и задерживала воздух внутри. Однако воротник был чуть великоват, и мне пришлось одной рукой зажимать его на горле, а другой загребать воду, вместе с остальными пытаясь отплыть от корабля. Был ужасный момент, когда я почувствовал, как по воде прошла сильная ударная волна, — я понял, что взорвались котлы».

По словам Вильгельма Гёдде, на «Шарнхорсте» уцелело лишь несколько спасательных плотиков. Большинство из них были пробиты осколками или вообще разорваны в клочья при обстреле; оставшиеся целыми были переполнены матросами.

> «Я вновь увидел свой корабль. Вся надстройка уже находилась под водой. Корабль перевернулся, и был виден его киль. На киле я заметил нескольких матросов, среди них был и один из оружейных техников — Джонни Меркль. Он держался на киле, а потом заметил проплывающий мимо пустой плотик. Он тут же прыгнул в воду, влез на плотик и втащил на него еще несколько человек. Было очень холодно, начиналась снежная метель. Силы уже покидали меня, но каким-то чудом, благодаря господу, меня прибило к плотику. Меркль помог мне перевалиться на него. Незадолго до этого я видел „Шарнхорст“ в последний раз. Теперь была видна только корма, но вскоре море окончательно поглотило линкор. Он пронес нас через много океанов. Только тот, кто испытал нечто подобное, может представить всю горечь этого момента».

«Дюк оф Йорк» прекратил стрельбу в 19.30 и тут же отошел. Фрейзер:

> «В зоне цели находилось три крейсера и восемь эсминцев, и „Дюк оф Йорк“ отошел к северу, чтобы не мешать им. На том месте, где недавно был „Шарнхорст“, было видно только тусклое свечение, пробивавшееся сквозь плотный столб дыма, который не пропускал ни свет осветительных снарядов, ни лучи прожекторов. На борту особого ликования не наблюдалось. Напряжение спало, и все почувствовали большую усталость. Многие вспоминали события, свидетелями которых стали».

Генри Лич:

> «Я почувствовал громадное облегчение, потому что все закончилось, но одновременно испытывал и чувство грусти в связи с потоплением этого прекрасного корабля, а это *действительно* был прекрасный корабль».

Один за другим отходили и корабли, окружившие обреченный линкор, В 19.47 «Белфаст», развернувшись, решил произвести последний залп, выпустив три оставшиеся торпеды, однако цель к этому моменту уже исчезла, на ее месте остался только участок поверхности моря, покрытый слоем горючего и обломками. «Шарнхорста» больше не было. Фрейзер записал:

> «Ни с одного из кораблей фактически не видели, как

затонул вражеский корабль, но можно твердо утверждать, что это произошло после сильных подводных взрывов, которые слышали и ощутили экипажи нескольких кораблей примерно в 19.45».

В радарной рубке «Дюк оф Йорк» лейтенант Вивиан Кокс наблюдал за меткой «Шарнхорста» — ее размеры постепенно уменьшались и, наконец, осталась только «золотистая точечка». Однако Фрейзер не был до конца удовлетворен. Он взад и вперед ходил по мостику, угнетаемый тем, что никто не видел, как линкор пошел на дно, а значит, и не было подтверждения, что корабль действительно потоплен. На корабли союзных кораблей было последовательно отправлено несколько радиограмм:

19.46: «ВСЕМ ЭСМИНЦАМ ПРИСОЕДИНИТЬСЯ КО МНЕ».

19.48: «ЭСМИНЦУ, ИМЕЮЩЕМУ ПРОЖЕКТОР, ОСВЕТИТЬ ЦЕЛЬ».

19.51: «ВСЕМ ОТОЙТИ ОТ ЦЕЛИ, ЗА ИСКЛЮЧЕНИЕМ КОРАБЛЯ С ТОРПЕДАМИ И ЭСМИНЦА С ПРОЖЕКТОРОМ».

Прожектор имел только «Скорпион», а торпеды — только эсминец «Матчлесс». Однако огромная волна, накрывшая его, сбила трубы торпедных аппаратов с направляющих еще во время первой атаки, так что кораблю пришлось отойти. Когда же, устранив неполадку, он вернулся, «Шарнхорста» уже не было. Поэтому, получив приказ Фрейзера, в точку, где до этого видели «Шарнхорст», подошло лишь два эсминца, остальные одиннадцать кораблей отошли от этого места. Особого приказа на то, чтобы спасать оставшихся в живых, не было — Фрейзеру важнее всего было удостовериться, что «Шарнхорст» действительно пошел на дно. Когда «Сторд» запросил разрешение подобрать уцелевших моряков, то ответа не получил.

В 19.51 на борту флагмана было получено первое сообщение со «Скорпиона»:

«В МОРЕ МАССА ОБЛОМКОВ. ОТХОЖУ».

Матрос Джон Баксендейл находился на верхней палубе «Скорпиона», с которой свешивалась спасательная сеть.

«Прожектор был только у нас, поэтому мы развернулись и вернулись обратно… Это было ужасное

зрелище. Мы заметили несколько спасательных плотиков, качавшихся на волнах, сидевшие на них матросы напоминали окровавленных чаек».

На одном из плотиков находились Гельмут Бакхаус и его товарищи, вдруг они увидели, как темноту пронзил луч прожектора, похожий на палец какого-то огромного призрака.

> «У двух матросов оказались карманные фонарики. Мы начали сигналить ими и кричать, чтобы нам помогли. Нас заметили, и корабль подошел поближе. Мы промерзли до костей, и многие не смогли удержаться, хватаясь за брошенные нам канаты. Я обвязал канат вокруг пояса, и меня потащили наверх. Два матроса схватили меня за ноги, но удержаться не смогли. Оба упали в море и исчезли».

Гельмут Файфер был настолько измучен, что не смог обвязаться брошенным ему канатом.

> «Я уже терял сознание. Один из британских моряков спустился на плотик и обвязал меня. В сознание я пришел только в корабельном лазарете».

Так же, как Марко, Зангер и Вейбуш, Гёдде был спасен «Скорпионом».

> «Один из эсминцев осторожно подошел к нам, так что плотик оказался с подветренной стороны. С борта свисала прочная сеть. Нам бросили канаты, но я не мог удержаться за них. Четыре раза падал обратно в воду. Во время пятой попытки я впился в канат зубами, меня потащили наверх и чьи-то сильные руки, подхватив меня, перевалили через поручни».

Вернувшись в Германию в 1944 году, Гёдде более критично характеризовал спасательные действия.

> «В конце концов мы подплыли к английскому эсминцу, который лежал в дрейфе. Мы забрались на борт с помощью спасательной сети. Тем, кому это оказалось не под силу, никакой помощи оказано не было. Поэтому три матроса из тех, что были со мной на плотике, утонули».

Стрётер, как и некоторые другие, утверждал, что когда

«Шарнхорст» пошел на дно, слышалось пение.

> «Все три винта, показавшиеся над водой, еще вращались, причем довольно быстро. Это означало, что корабль продолжал движение до самого конца. Моряки, барахтавшиеся в воде, пытались забраться на спасательные плотики. Те, кому это удавалось, пели две строки из песни *„Auf einem Seemannsgrab, da blühen keine Rosen“* („На могиле моряка розы не цветут“). Помощи никто не просил. Все оставались спокойными, никакой паники не было».

Однако Гельмут Бакхаус видел другое:

> «Я ничего не слышал, совсем ничего. По крайней мере, сам я точно ничего не пел. Конечно, трудно удержаться от желания немного приукрасить свои воспоминания. Однако все-таки утверждать, что все пели… До последнего момента наш экипаж был сплочен, а потом мы боролись за свои жизни. Сначала барахтались в море, потом цеплялись за плотики и с полным безразличием ждали конца, не надеясь на спасение. А потом вдруг появился эсминец, и проснулся инстинкт выживания. Не поверите, как быстро все пришли в себя. Мы хотели спастись — и это желание вполне можно понять».

Джон Баксендейл согласен с Бакхаусом:

> «… некоторые из спасшихся будут говорить вам, что они якобы что-то пели. Ничего они не пели, они только кричали и просили помощи».

В 20.15 «Скорпион» радировал:

> «ПОДБИРАЮ НЕМЦЕВ, ОСТАВШИХСЯ В ЖИВЫХ».

Однако Фрейзер все равно не был полностью удовлетворен. В 20.16 он запросил по радио:

> «ПРОШУ ПОДТВЕРДИТЬ, ЧТО „ШАРНХОРСТ“ ПОТОПЛЕН».

Через три минуты, в 20.18, «Скорпион» отвечал командующему:

«СПАСШИЕСЯ — МОРЯКИ „ШАРНХОРСТА“».

И, наконец, в 20.30:

> «СПАСШИЕСЯ УТВЕРЖДАЮТ, ЧТО „ШАРНХОРСТ“ ЗАТОНУЛ».

Примерно в это же время в радиообмен включился вице-адмирал Барнетт, находившийся на «Белфасте»:

> «ОПРОШЕНО НЕСКОЛЬКО СПАСШИХСЯ МОРЯКОВ. РАД, ЧТО „ШАРНХОРСТ“ ПОТОПЛЕН. ГДЕ МЫ ВСТРЕТИМСЯ?»

Спустя несколько минут Фрейзер приказал, чтобы вся эскадра шла вместе с ним в Мурманск. Когда «Скорпион» отходил, в воде продолжало барахтаться несколько сотен все еще живых матросов.

Джон Баксендейл:

> «В спасении оставшихся в живых участвовало только восемь моряков, потому что все остальные оставались на своих боевых постах… Я собрался вытаскивать из воды очередного несчастного, как вдруг прошло сообщение, что подходят подводные лодки. Капитан, естественно, тут же приказал дать ход, и нам пришлось всех бросить, нас душили слезы».

«Матчлесс» разворачивался, чтобы выпустить торпеды, и в этот момент наткнулся на спасательный плотик, на котором находилось шесть матросов. Их всех успели поднять на борт до поступления приказа отходить. Деннис Уэлш:

> «Нам было приказано вернуться, и, когда мы оказались на месте гибели „Шарнхорста“, увидели много людей, барахтавшихся в воде… Мы не могли их вытаскивать, они падали обратно в воду… Шестерых все-таки подняли на борт, а потом было приказано присоединиться к эскадре, и мы ушли, а в воде осталось много моряков, которых вполне можно было бы спасти… Мы выключили свет и прожектора. Думаю, что это было сделано для того, чтобы несчастные не потеряли надежду… мы не хотели, чтобы они видели, как мы уходим».

Адмирал Фрейзер объясняет поспешность отхода опасением

атаки немецких подводных лодок. Однако группа «Железная борода» весь день тщетно пыталась выйти на конвой, который по-прежнему пробивался на восток, находясь в 100 милях к северу. Только в 18.15 подводным лодкам было приказано следовать в зону боя, однако приказ был получен большинством лодок с большим опозданием. Шаар, на U-957, подтвердил получение приказа только в 20.10; Любсен (U-277) — в 21.57, а Хербшлеб (U-354) — в 22.42. К этому времени прошло уже почти три часа с момента потопления «Шарнхорста». До ближайшей лодки было 70 миль. После краткого успокоения ветер вновь превратился в штормовой. Хербшлеб записал:

> «Идем курсом 163 на максимальной скорости. Волны со страшной силой бьют по боевой рубке. Из-за ослабления креплений дребезжат дельные вещи… Насос в трюме на справляется с проникающей туда водой. Придется сбавить скорость».

Из последующих радиограмм следовало, что речь уже шла не о наступательных действиях, а о поиске оставшихся в живых к северо-востоку от точки, названной местом гибели «Шарнхорста». Для облегчения прокладки курса были включены радиомаяки на всем протяжении от Инге на западе до Вардё на востоке. И когда поздно ночью первые подводные лодки подошли к северной границе периметра зоны поиска, ветер дул с новой яростью. Некоторые лодки получили повреждения, так что организовать поиск участка было практически невозможно. Хербшлеб записал утром 27 декабря:

> «Из-за плохой видимости, бушующего моря и огромных волн поиск вести очень трудно. Видимость всего 100–300 метров».

U-277 боролась со штормом двенадцать часов и никаких признаков жизни не обнаружила. Любсен:

> «Дальнейший поиск бесполезен. В таком тяжелом море вряд ли кто-то может остаться в живых».

Рано утром 27 декабря U-314 заметила нефтяное пятно далеко к северо-востоку от места потопления. Это было все, что осталось от «Шарнхорста» и его экипажа — они бесследно исчезли.

Офицеры, находившиеся на судах конвоя, час за часом следили за разворачивающейся драмой, читая радиограммы.

Контр-адмирал Баучер:

> «В 19.30 26 декабря была получена срочная радиограмма от кораблей эскорта: „„ШАРНХОРСТ“ ОСТАНОВЛЕН И ГОРИТ. ОКРУЖЕНЫ ПОДВОДНЫМИ ЛОДКАМИ. ОЖИДАЕТСЯ АТАКА“. Ветер дул с правого крамбола и был очень сильным, море было тяжелое, изредка шел дождь со снегом, было очень темно, никакого улучшения не ожидалось. Условия для успешной подводной атаки были вполне подходящие. Однако погода внезапно изменилась. Ветер и море стали спокойнее. Небо расчистилось, и на нем появилось совершенно необыкновенное северное сияние — такого мы не видели за все плавание. Оно освещало небо несколько часов. Широкие, колеблющиеся ленты яркого цвета переливались по небу от горизонта к горизонту. Иногда этих лент было три или четыре, было ясно видно всю поверхность моря. Это была помощь каких-то сверхъестественных сил, оказанная уже вторично, потому что условия для атаки подводных лодок изменились в противоположную сторону, что, возможно, и спасло конвой».

Через несколько минут после того, как командующий флотом генерал-адмирал Шнивинд, находившийся в Киле, уяснил, что «Шарнхорст» безвозвратно потерян, он приказал капитану цур зее Рольфу Иоханесону и 4-й флотилии эсминцев прекратить спасательную операцию. Тем более что они все равно находились в десяти часах хода до места сражения. В Нарвике и Киле адмиралы опасались того, что англичане разместили еще одно соединение прикрытия вблизи от норвежского берега, и поэтому Иоханесон, развернувшись, полным ходом пошел в сторону материка, опасаясь разделить печальную участь линкора. Однако британские соединения в это время шли к Кольскому полуострову, и эсминцы их совершенно не интересовали. В 5.00 флотилия эсминцев благополучно встала на якорь внутри Каа-фьорда. В результате совещания, проведенного в штабе флота на следующее утро, было решено больше не посылать эсминцы «на поиски оставшихся в живых».

Для капитана цур зее Иоханесона это был черный день. Много лет спустя он писал:

> «Не знаю, в чем я был неправ. Чувство вины постоянно грызет меня с тех пор… Время, проведенное в Альта-фьорде после гибели „Шарнхорста“, было

ужасным. Я не обвиняю себя в отсутствии смелости или нежелании пожертвовать собой. Однако все ли тактические возможности я использовал? Этот вопрос остается открытым. Осталось лишь одно светлое воспоминание, которое я храню в глубине сердца, но оно имеет не героический, а чисто человеческий характер — все мои моряки вернулись на базу живыми».

Пока подводные лодки и эсминцы пробивали себе путь в тяжелом море вечером 26 декабря 1943 года, из Германии ушло две радиограммы. Одна из них, адресованная экипажу «Шарнхорста», была отправлена из бункера Гитлера в Восточной Пруссии. В ней было сказано:

«НЕМЕЦКИЙ НАРОД БЛАГОДАРИТ ВАС ЗА ВСЕ, ЧТО ВЫ СДЕЛАЛИ В ЭТОТ ТРУДНЫЙ ДЛЯ ВАС ЧАС».

Вторая радиограмма, от гросс-адмирала Карла Дёница, была адресована всей Боевой группе:

«ВАШЕ ГЕРОИЧЕСКОЕ СРАЖЕНИЕ ВО ИМЯ ПОБЕДЫ И ВЕЛИЧИЯ ГЕРМАНИИ НАВЕЧНО ОСТАНЕТСЯ ПРИМЕРОМ».

Итак, Гитлер и Дёниц свое слово сказали. Именно они приказали «Шарнхорсту» выйти в море и именно они, в конечном итоге, были виновниками гибели линкора. Из экипажа численностью 1972 человека (точнее — 1968 человек. — *Прим. пер.*) спаслось лишь 36; средний возраст моряков составлял двадцать два года.

Глава 23
НАХОДКА!

ХАММЕРФЕСТ, ВТОРНИК 26 СЕНТЯБРЯ 2000 ГОДА.

Мой родной город опять погрузился в темноту осени, будто укрывшись мягким фиолетовым покрывалом, которое, опускаясь, постепенно спрятало все детали ландшафта. Над причалами моросил дождь; натриевые лампы испускали оранжевый свет. У одного из причалов было пришвартовано исследовательское судно «Свердруп-II» *(H. U. Sverdrup II)*.[33] Недавно, проходя мимо конторы начальника порта и заглянув в окно, я увидел своего приятеля капитана Арне Йенсена, который перебирал бортовые журналы. Я быстро перешел на другую сторону блестевшей от дождя улицы, чтобы поздороваться с ним. Я хотел рассказать, что мы собираемся отправиться в ту точку, которую он указал двадцать три года назад — в рулевой рубке траулера «Гарджиа» он показывал, держа в руках потертую карту, место, где может лежать «Шарнхорст». Однако когда я подошел к конторе, свет был выключен, а Арне уже ушел домой.

Я подумал: плохое это предзнаменование или хорошее? Я был не очень уверен в себе и сильно переживал. Почти три года я ждал этой экспедиции и делал все, чтобы она состоялась. И вот настал этот момент: представился большой и единственный шанс найти, наконец, останки последнего гитлеровского линкора. Я очень нуждался в поддержке. Однако ничего не поделаешь — контора была закрыта. Стоя на корме «Свердрупа» и наблюдая, как уменьшаются и исчезают огоньки Хаммерфеста, я чувствовал себя одиноким и всеми забытым. Я был почти в отчаянии. Мы прошли мимо пристани, где когда-то стояли плавучая база «Блэк Уотч» и немецкие подводные лодки. А в нескольких сотнях метров отсюда, почти на самом берегу холодного Ледовитого океана стоял дом моего детства. Я неоднократно слышал стенания по поводу того, что океан огромен, а участок, который я собирался обследовать, слишком большой. Мне говорили: «Ты никогда не найдешь „Шарнхорст“». Однако моя решимость только укреплялась, меня трудно было сбить с пути. Я не собирался сдаваться и был намерен довести дело до конца. Теперь у меня была вся доступная информация, на карту нанесены сотни маленьких точек. Одна из них соответствовала «Шарнхорсту». Но какая именно?

По правому борту были видны чередующиеся вспышки то красного, то зеленого света — это был маяк Фугленес. Я

вспомнил еще один вечер, другую ситуацию, более двадцати лет назад. Тогда я стоял на вершине голого каменистого холма. Вокруг простиралось плато Финмарка — огромное пустое пространство, на котором, кроме морен, ничего не было. Оно очень напоминало поверхность Луны. Далеко внизу, в долине, слышался перезвон оленьих колокольчиков. Температура была -35 °C, и я очень замерз. От ближайшего жилья меня отделяло много миль, а находился я там для того, чтобы подготовить статью для газеты о ежегодном перегоне оленьих стад. Внизу, в долине, мой спутник Миккель, родом из саами, поставил палатку. Я видел, как над ней завивается тонкая спиральная струйка дыма. На ужин у нас должны были быть крепкий кофе и вяленая оленина. Вдруг весеннее небо озарила яркая сине-зеленая вспышка. Миккель поднял голову. Настоящее дитя природы, он долго молчал. Потом повернулся ко мне:

«Как ты думаешь? Как ты думаешь, что это значит?»

Мне было примерно двадцать пять лет, и я вовсе не был суеверен, хотя и понимал, что в таком забытом богом месте может произойти что угодно. Я был молод, силен, неплохо сложен и полон жажды жизни. Однако именно в тот момент я очень устал и от мороза даже не чувствовал пальцев на ногах. Тем не менее я пересилил себя и, стараясь изобразить большую радость, сказал: «Миккель, это упала звезда. И это к большой удаче…»

Я почувствовал, как под ногами завибрировала палуба — это капитан Ян Лоэннехен увеличил скорость, и дизельный двигатель мощностью 2000 л. с. заработал почти на полных оборотах. Корпус судна, выкрашенный в белый цвет, сразу накренился. Ветер был довольно сильный, и нам предстояла трудная ночь. Однако я вспоминал упавшую звезду, промелькнувшую над горой Лаксефьель, и надеялся на лучшее. Меня постигло слишком много неудач. Мне почему-то казалось, что на этот раз Всемогущий будет на моей стороне.

Я убеждал себя, что любой тяжкий труд должен быть обязательно вознагражден. Я имел полное право рассчитывать на положительный результат благодаря коммандеру Маркусу Йонсену и контр-адмиралу в отставке Кьеллю Притцу, а также поддержке Ярла Йонсена и возглавляемого им Исследовательского института вооруженных сил. Отдел подводной войны института несколько лет участвовал в выполнении крупного и весьма секретного военного картографического проекта. Однако одно из направлений проекта не скрывалось — тщательное обследование дна Норвежского и Баренцева морей, которое проводилось в интересах как самой

Норвегии, так и ее союзников. Цель этого обследования тоже была известна — точные карты морского дна были необходимы для прокладки курса при плавании под водой. Новые карты были нужны прежде всего подводным лодкам, чтобы в конечном итоге ввести эти данные в компьютерные системы навигации и управления. Это был долгосрочный и трудный проект, дня его выполнения была нужна такая аппаратура, как сонары с боковым обзором и многолучевые эхолоты. Я полагал, что военные версии этих карт, имеющие разрешение в несколько метров, никогда не будут доступны всем желающим. Однако для применения в гражданских целях предполагалось подготовить и другие, менее точные карты. Таким образом, впервые был предпринят точный обмер морского дна, что было очень важно для рыболовного промысла, шельфовой добычи нефти и вообще для морского транспорта.

На основе проведенного анализа автор проложил курс для исследовательского судна «Свердруп-II», который должен был пройти через самые перспективные участки поиска. Сонар с боковым обзором выявил на дне много разнообразных объектов. Наиболее вероятной считалась точка, расположенная поблизости от «зацепов Финдуса»; на карте она помечена свастикой.

Летом 2000 года Исследовательский институт приступил к реализации важной программы в рамках проекта. С помощью оснащенного новейшей техникой исследовательского судна «Свердруп-II», имевшего возраст десять лет и водоизмещение

1400 тонн, должно было быть проведено обследование дна Баренцева моря; кроме того, планировались испытания нового, низкочастотного сонара с дальностью действия более 5000 метров. Сроки выполнения программы были довольно сжатыми, объем работ большой, район обследования простирался далеко на восток. Несмотря на все это, Йонсен и его коллеги великодушно согласились принять мое предложение. Я провел на карте линию, которая проходила через пять из шести наиболее перспективных участков в районе между 72 и 73° N. При скорости буксировки нового сонара с боковым обзором со скоростью в 6–8 узлов охватывалась большая территория к северо-востоку; при этом в течение 16 часов заодно просматривалось и около 80 % площади намеченного мною участка. Так что одним выстрелом можно было убить двух зайцев. Я получал возможность найти, наконец, решение своей задачи, никак не влияя на сроки выполнения программы.

То лето я проводил на полуострове Ютландия, в Дании, много ездил на велосипеде, по одну сторону от меня были дюны, а по другую — голубая поверхность моря. Однако мысли мои были совсем в другом месте. Где-то к северу от Нордкапа «Свердруп-II» шел на восток, пересекая участок, о котором я только и думал последние три года. Что обнаружат исследователи? Такое же голое, плоское, необозримое морское дно, которое видели мы? Однако я отгонял такие мрачные мысли и продолжал крутить педали. И наконец в один жаркий июльский день, когда я сидел в тени маяка Скаген, меня позвали к телефону. Они что-то нашли! Было записано несколько интересных эхо-сигналов, однако нельзя было понять, что они означают. Надо было обработать эти данные на компьютере. Однако они были обнадеживающими. По крайней мере девять из отраженных ото дна сигналов заслуживали более внимательного изучения. Я так бурно радовался, что датчане наверняка восприняли меня как очередного сумасшедшего норвежца, но мне было все равно. Я бросился на песок и начал кататься от восторга.

В августе я несколько раз встречался со специалистами из Исследовательского Института. Мне дали распечатки архивных компьютерных файлов; эхо-сигналы, о которых мне сообщали, представляли собой маленькие, бесформенные точки, похожие на мушиные следы. Все вместе мы изучали карты, пытаясь понять, что обозначают темные тени и углы, под которыми они были видны. Как раз в это время проводились работы по спасению российской подводной лодки «Курск», и поэтому «Свердрупу» пришлось заняться участком, расположенным несколько западнее. Этот участок был прочесан несколько раз, причем

использовались оба вида аппаратуры — сонар с боковым обзором и многолучевой эхолот. Один из отраженных сигналов привлек особое наше внимание; источником этого сигнала был крупный, бесформенный объект, лежавший на дне примерно в 66 милях к северо-востоку от Нордкапа. После обработки и увеличения записи выяснилось, что это вполне мог быть и корабль — но того ли он размера? Длина «Шарнхорста» от форштевня до кормы составляла 230 метров, в то время как длина обнаруженного объекта не превышала примерно 150 метров. Длина самых крупных судов типа «Либерти», торпедированных в этом районе во время войны, была значительно больше 100 метров. Может быть, мы обнаружили одно из таких судов, которое, развалившись на части, дало эхо-сигнал, соответствующий более крупному кораблю? А может быть, это останки U-28 и «Оливковой ветви», которые пошли на дно практически рядом во время Первой мировой войны? Я не знал, что думать. Скептики говорили мне: «Это просто подводная скала. Огромный кусок норвежского гранита, лежащий на глубине 300 метров, — памятник истраченным Альфом Якобсеном деньгам».

Однако меня заинтриговали и опять породили надежды координаты точки: 72°31′ N, 28°15′ E. В бортжурнале «Дюк оф Йорк» зафиксированы координаты 72°29′ N, 28°04′ E. А торпеду нашли в точке 72°33′ N, 28°20′ E. Это было слишком хорошо, чтобы быть правдой. Расстояние между этими точками было всего несколько миль. Я показал Ярлу Йонсену старые карты, на которых данный участок был заштрихован красным цветом и снабжен пометкой «Очень опасно». «Видно, все сходится! — сказал он. — Рыбаки обходили это место стороной. Мы знаем, что там находится что-то крупное. Думаю, что это он».

И вот мы идем к этому месту — на борту моя телевизионная группа, Кьелль Притц, Кьетил Утне и Петтер Лунде, а кроме того, два инженера из Оборонного исследовательского института — Рольф Кристенсен и Арнфинн Карлсен.

В ту ночь я почти не спал. Ветер был несильный, однако с северо-запада шли волны, которые плавно покачивали судно с борта на борт. Я мысленно возвращался в ту роковую штормовую декабрьскую ночь 1943 года, когда четырнадцать боевых кораблей взяли курс на этот самый участок моря; а когда они покидали его, в темноте ночи было видно зарево, поверхность моря застилал дым горящей нефти и кругом раздавались крики о помощи. Мне довелось достаточно близко познакомиться с некоторыми из уцелевших немецких моряков. Но даже теперь, спустя почти шестьдесят лет после тех событий, они были

неразговорчивы, держались настороженно, будто желая сохранить правду обо всем, что произошло, у себя в душе. Кажется, я понял, почему они пытаются защитить себя и свои воспоминания. В конце концов, в живых осталось всего тридцать шесть человек. Выжили только *они,* случайно выбранная горстка людей из почти двухтысячного экипажа. Почему Бог остановил свой выбор именно на них? Почему только их вытащили из этого безжалостного, ледяного моря? Можно было бы подумать, что в результате спасения они обретут новые силы и почувствуют интерес к жизни, но я уловил совершенно иные чувства. Это было ощущение, которое мне тоже было знакомо. Беседуя с ними, я не замечал радости, связанной со спасением, скорее это было чувство вины. Их постоянно грыз один и тот же вопрос: почему удалось спастись именно мне, а не другим?

Во второй половине дня капитан Лоэннехен дал обратный ход. Были измерены скорость течения, температура и соленость воды у морского дна, тщательно подготовлены к работе компьютеры. Головка эхолота, опущенного под килем, генерировала веер из 111 узких акустических лучей, которые зондировали морские глубины. И, как по волшебству, на мониторах появлялась картина дна, черного в ночное время, на глубине 300 метров под днищем судна. Мы как будто пользовались набором мягких кисточек, которые, метр за метром, открывали контуры морского дна, — были видны следы, которые оставили ледники, отступавшие тысячи лет тому назад, борозды от тралов, изредка попадались камни, а также неглубокие впадины. В основном же перед нами предстало обширное дно океана, в целом плоское и однообразное — оно было похоже не на танцплощадку, а скорее на только что вспаханное поле.

По внутренней связи раздался голос: «Тут что-то есть!» Мы вглядывались в экран, пока Лоэннехен аккуратно устанавливал «Свердруп» над объектом № 5. Этот момент я никогда не забуду — мы увидели темный объект, который по мере приближения к нему сканера приобретал продолговатые очертания. В пределах радиуса в несколько километров морское дно было совершенно ровным, это был просто унылый серый ковер. Но прямо под нами находился крупный, твердый объект. Он напоминал корпус корабля, в некоторых местах возвышаясь на 15–20 метров над уровнем дна, но очертания его не были сплошными. Более того, он состоял из двух частей. Большая часть имела длину 160 метров; под прямым углом к ней, в направлении на юго-восток, лежала вторая часть, длиной от 60 до 70 метров. Мы что-то нашли, но что именно? Были ли это останки гитлеровского линкора или просто геологическое образование примерно тех же

размеров?

Меня интересовало мнение моряков и специалистов Исследовательского института. Твердо никто из них уверен не был, но все же они сошлись на том, что объект № 5 — это скорее всего и есть то, что мы искали. Окончательное подтверждение этого можно было бы получить, опустив ROV (remotely operated vehicle — телеуправляемый подводный аппарат) и сняв объект на пленку. Однако на борту «Свердрупа» такого аппарата не было; нужным нам совершенным оборудованием было оснащено только судно норвежских ВМС «Тюр», предназначенное для подводных работ.

Петтер Лунде сказал то, что думали все мы: «Я не знаю, что за объект мы нашли, но ему крепко досталось».

Я спустился в свою каюту, чтобы как следует подумать. Мне нужно было побыть одному. Был такой вариант — зафрахтовать «Свердруп» еще на три дня. В этом случае мы могли бы обследовать и остальную часть зоны поисков, используя многолучевой эхолот, и более тщательно изучить прочие объекты. Этот вариант был беспроигрышным, потому что исключались альтернативные объекты. С другой стороны, можно рискнуть. Я заявляю, что удовлетворен данным *status quo,* и делаю ставку на то, что именно объект № 5 — это и есть «Шарнхорст», ставя тем самым точку. Этот вариант сулил экономию как времени, так и расходов. Выбор был за мной. И опять я почувствовал, как внутри что-то неприятно сжимается. Надо было делать выбор: я знал, что у меня в распоряжении только одна попытка. Если я принимаю неправильное решение, то о второй попытке уже не могло быть и речи.

Полчаса я, сидя у себя в каюте, думал, что делать. А потом мне почему-то стало легче. Я сказал себе: «Доверься своей интуиции. Она подскажет решение». После этого я вернулся на мостик. «Ладно, — сказал я, — давайте рискнем. Идем к Нордкапу».

В это время «Тюр», бывшее судно снабжения, искало под водой учебную торпеду, утерянную в Линген-фьорде. Был вечер среды. По всем правилам нам следовало перебраться со «Свердрупа» на «Тюр» и выйти из Хаммерфеста в воскресенье вечером. Однако вместо этого мы позвонили по телефону и поинтересовались, нельзя ли использовать подводный аппарат до конца недели. Капитан «Тюра», опытный моряк, офицер и музыкант, лейтенант-коммандер Арне Нагель Даль-младший, сразу согласился. Это означало, что задание, связанное с Линген-фьордом, успешно выполнено. Даль и его экипаж хотели как можно быстрее завершить работу в Баренцевом море.

Соответственно, мы договорились встретиться на следующий день, рано утром, в Хоннингсвааге.

Осеннее солнце только что скрылось за горизонтом, и развернувшийся над нами вечерний небосвод напоминал какую-то яркую ткань, переливающуюся фиолетовым и золотым цветами. Погода была на удивление хорошая, хотя было неизвестно, что нас ждет завтра. До Нордкапа было 70 миль. Невесть откуда вполне мог надвинуться циклон и все испортить. Не хотелось думать о таком варианте. Поэтому я свернулся на своей койке и сразу же крепко уснул.

В пять часов утра мы опять направлялись к зоне поиска, на этот раз на борту «Тюра». Перед нами расстилалось открытое морс, синевато-серое и величественное, а на западе, будто нахмурившись, возвышался мыс Нордкап.

Арне Нагель Даль-младший, сорокалетний красавец из Восса, командовал стопроцентно профессиональным и сплоченным экипажем, составлявшим единое целое со своим судном. Это судно давно узнавали во время плаваний у норвежских берегов и относились к нему с большим уважением, потому что экипаж всегда приходил на помощь при поиске затонувших кораблей и участвовал в спасательных операциях. Благодаря многолетнему и разнообразному опыту, накопленному во время подводных поисковых работ, «Тюр», оснащенный мощным аппаратом «Скорпио», выполнял ювелирно точную работу по заказу военного ведомства, а также и гражданских организаций. Когда заходил разговор о сокращении объемов финансирования, а ВМС заявляли о намерении списать судно, вся общественность начинала возмущаться. Неужели ВМС такого морского государства, как Норвегия, обладающего одной из самых длинных береговых линий в мире, не могут содержать единственное судно с глубоководным аппаратом? Об этом было страшно подумать, а говорить — вообще стыдно. Наконец, бюрократы, окопавшиеся за своими письменными столами в Осло, пришли к такому же выводу, и «Тюр» был спасен.

Я же был наивен, как всегда. Мне казалось, что я справился со своими опасениями, хотя и знал, что самые тяжелые — это два последних часа. Мы медленно приближались к своей цели. Море было спокойным, его цвет стал каким-то оловянным. На северо-востоке собирались облака. Я спрашивал: «Что это значит? Поднимается ветер? Вообще испортится погода?» Я был совсем близко от своей цели. Еще несколько миль, и мы на месте. Однако на глубине 300 метров работать трудно. Если ветер будет хотя бы немного сильнее бриза, ROV нужно поднимать, желательно, чтобы высота волны была не более одного метра.

Я вернулся в свою каюту, закрыл за собой дверь, сел на койку, закрыл глаза и мысленно произнес слова молитвы: «Дорогой Господь, сделай так, чтобы хотя бы сейчас не было плохой погоды. Дай нам несколько часов. Пожалуйста!» Больше нам ничего не нужно. Мы не собирались становиться на якорь. Через полчаса ROV уже будет на дне. Нам нужно успеть сделать хотя бы несколько фотографий — это и будет доказательство. Однако в идеальном случае нам нужно было бы иметь в распоряжении от четырех до пяти часов. Я не помню точных слов своей мысленной молитвы, но, кажется, говорил Богу, что я, конечно, не заслуживаю особого расположения, исправиться тоже не обещаю. Говорил об ограниченных возможностях судна, и все же… Четыре или пять часов хорошей погоды — я просил только этого.

Почувствовав, что скорость судна снизилась, я молча поблагодарил Господа за внимание и поднялся на мостик. К моей величайшей радости, небо опять просветлело. Поверхность моря выглядела так, будто ее разгладила огромная заботливая рука.

Все мы собрались у экранов мониторов, с помощью которых можно было следить за движением ROV во время спуска в морские глубины. Возбуждение возросло, когда индикатор глубины зафиксировал 270 метров, а на экранах вместо пузырьков воздуха мы увидели нечто другое — объект ржаво-коричневого цвета. Пилот Роджер Андерсен подрегулировал приборы управления аппаратом. «Это — сталь, — сказал он. — Корпус корабля. Мы прямо над ним!»

Подводный аппарат медленно двигался вдоль киля. В свете его прожектора был ясно виден тусклый металл. Признаков коррозии было мало; его как будто только что отлили. Никто из нас не кричал и не подпрыгивал от радости. Однако в глубине души я уже был уверен, что мы нашли то, что искали. Сталь должна была быть крупповской, а не просто сталью. Это была легированная сталь марки Wotan, которую отливали для изготовления броневой защиты линкоров Кригсмарине. На экранах мониторов мы видели то, что было скрыто от взгляда людей уже более пятидесяти семи лет, — линкор «Шарнхорст».

Роджер приподнял аппарат и отвел его от объекта, чтобы сделать еще один обход. По экрану проплыла покрытая голубовато-зеленым слоем гильза, потом мы увидели перевернутую станину орудия. Я вспомнил, что говорил мне Гельмут Файфер: «Мы бросали за борт стреляные гильзы. Если удавалось перевернуть такую гильзу в воде, не давая выйти воздуху, то получалось что-то вроде поплавка. Удерживать гильзу было трудно, но все же это было лучше, чем вообще ничего».

Перед нами возвышался корпус — огромная серо-коричневая оболочка. Линкор перевернулся и лежал днищем вверх, его ось была направлена с северо-востока на юго-запад. ROV медленно двигался вдоль киля, и мы увидели трещину шириной примерно в дюйм. Стальной корпус раскололся по всей длине — видимо, в момент удара о дно. Даль сказал: «Когда такая стальная махина весом 30 000 тонн ударится о дно со скоростью 30 километров в час, может случиться что угодно».

Аппарат переместился к корме, и мы увидели два руля и три гребных винта; эти винты, имевшие изящные 5-метровые лопасти, были рассчитаны на высокие скорости. Как выразился Гёдде? «Они пронесли нас через много океанов». Во время отчаянной попытки оторваться от погони главный инженер Кёниг заставил винты вращаться быстрее, чем когда-либо ранее, и все-таки скорости не хватило. Винты не были повреждены; они все еще вращались, когда корабль скрылся под волнами. Был перебит паропровод, и котлы перестали работать. В момент потопления «Шарнхорст» полз со скоростью 4 или 5 узлов.

Возникал вопрос — что же все-таки было причиной рокового падения скорости? Почему скорость упала с 30 до каких-то 22 узлов? Ведь именно благодаря этому внезапному падению скорости британским эсминцам удалось догнать линкор всего за пятнадцать минут. Это и было начало конца. Мы видели зияющие пробоины в бортах, по-видимому, это были места попадания бронебойных снарядов. Однако мы видели и нечто другое: вся кормовая часть за рулями была оторвана. В этом месте от палубы до киля зияла пустота. По-видимому, все это пространство в течение нескольких секунд, тонна за тонной, заполнила ледяная морская вода. Я вспомнил, что говорилось в официальном отчете: вода залила кормовые отсеки, из-за чего туда не могла проникнуть аварийно-спасательная команда. А затем наглухо задраили водонепроницаемые двери. Двадцать пять матросов из машинного отделения оказались запертыми. Притц сказал: «Однако потонул корабль не из-за этого. Это только объясняет, почему он остановился».

Арне и Роджер осторожно вели подводный аппарат к корме, вдоль левого борта корпуса. В некоторых местах между верхней палубой и морским дном были просветы в один-два метра. Мы видели артиллерийские установки — спаренные 10,5-см пушки и 15-см орудия, а также трубы торпедного аппарата, развернутого в конце боя. Однако мы увидели и еще кое-что. Стволы вторичной артиллерии находились в походном положении, т. е. были развернуты в сторону кормы, как будто из этих орудий вообще не стреляли. И опять я вспомнил официальный отчет. Там

говорилось об ожесточенных спорах между старшими артиллеристами и было сказано, что прислуге приказали идти в укрытие. Таким образом, получалось, что наиболее эффективные орудия ближнего боя вообще не участвовали в сражении, и это была одна из причин того, что эсминцам удалось подойти на дистанцию всего 1800 метров.

Перед нами были трубы торпедного аппарата, который, не обращая внимания на тучи осколков, из последних сил пытался развернуть к бою лейтенант Боссе, но безуспешно. В отчете говорилось, что из трех выпущенных торпед две просто упали в море, а третью заклинило в трубе. Однако мы ясно видели, что в трубах оставалось *две* торпеды. Это означало, что либо сведения, приведенные в отчете, ошибочны, либо Боссе удалось каким-то образом перезарядить торпедный аппарат и произвести еще один залп, что представляется маловероятным. Истину мы никогда уже не узнаем.

Однако наиболее драматическая картина была впереди, ее мы увидели, когда начали обследовать носовую часть и подводный аппарат подошел к мостику. Арне Даль вдруг сказал: «Посмотрите внимательно, тут что-то странное. Носовая часть вообще отсутствует». Он был прав. «Шарнхорст» разломился на две части как раз в том месте, где был расположен капитанский мостик. Фактически вся носовая часть была уничтожена и превратилась в кучу металлолома, которая лежала под углом в 90 градусов по отношению к остальной части корпуса. И вновь я вспомнил, что рассказывали Бакхаус и Бекхофф. Когда они оказались в воде, то услышали два или три мощных взрыва, напоминавших подводное землетрясение. Они ощутили колоссальное давление ударной волны на нижнюю часть тела. Бакхаус думал, что взорвались котлы. Однако на самом деле взорвалась вся носовая часть корабля. Видимо, при торпедном залпе было попадание в районе мостика, которое вызвало цепную детонационную реакцию. Вполне возможно, что взорвался артиллерийский погреб башни «А», в результате чего «Шарнхорст» и пошел на дно. Это был «счастливый» корабль, но даже счастливый корабль не мог выдержать взрыв такой силы.

Зрелище было ужасное. Корпус был весь пробит и искорежен, как какая-нибудь жестянка, от брони толщиной до 32 сантиметров остались только фрагменты. Мы заметили обрывок цепи носового якоря вместе с передней частью кильсона. Разрушения были колоссальными. Все это напоминало немую версию «Армагеддона».

Затем ROV двинулся к северу. Мы обнаружили отломившуюся кормовую мачту, видели «воронье гнездо», пост наблюдения,

который был, по существу, слепым в мрачной темноте полярной ночи. Недалеко от этого места лежал перевернутый 10-метровый дальномер, его рукояти, обращенные вверх, напоминали руки, поднятые при отчаянном крике с просьбой о помощи. Однако картинка на экране не могла рассказать обо всем. Когда «Шарнхорст» тонул, никого из дальнометристов уже не было в живых.

Еще дальше в направлении к северу лежали обломки надстройки — именно здесь Генрих Мюльх провел последние часы своей жизни. Мы видели трапы, по которым вверх и вниз пробегали сотни матросов за четыре года войны. Тут же находился пожарный шланг. Его так и не использовали — он по-прежнему был аккуратно свернут в кожухе. Еще дальше лежала оторванная кормовая часть, были ясно видны места сочленения дубовых досок обшивки, как будто разрезанных паяльной лампой.

И, наконец, мы увидели большой прожектор, установленный на мостике; он напоминал огромный безжизненный глаз, направленный вверх и тщетно пытающийся разглядеть поверхность моря, его стекла были целы. Я вспомнил, что Гельмут Бакхаус рассказывал, что очутился именно у этого прожектора.

Никаких человеческих останков мы не обнаружили. Ничто не напоминало о том, что корабль когда-то был домом для почти двух тысяч человек. Бей, Хинтце, Виббельхоф и остальные по-прежнему находились в своем стальном саркофаге. Тех, кому Хинтце и Доминик помогали перебираться через поручни, унесло ветром и волнами; они тоже нашли успокоение в Ледовитом океане, подобно тысячам других моряков, которых поглотило безжалостное море.

Мы благоговейно продолжали обследовать останки, испытывая ужас от увиденного. Мы решили ничего не трогать. «Шарнхорст» представлял собой военное захоронение. Те, кто служил и погиб на его борту, в большинстве своем были молодыми людьми: они оказались жертвами неумолимой логики войны, они выполняли свой долг и погибли, продолжая выполнять его.

Было уже почти десять часов вечера. Я стоял на крыле мостика и наблюдал, как огни поднимающегося подводного аппарата становятся все ярче — желтое пятно на фоне темно-синей поверхности моря. Ветер прекратился, но начал моросить дождь. Вокруг нас воцарилась полная темнота. Я испытывал огромное чувство облегчения, смешанное с грустью. Учитывая условия, в которых я вырос, мне казалось, что я могу понять чувство страха, которое испытывал экипаж «Шарнхорста», а также и его чувство долга. Может быть, это звучит самонадеянно, пусть

так. Я обследовал морские глубины и увидел тайну, которую они скрывали. То, что я обнаружил, не могло меня радовать, но я, наконец, успокоился. Я понял, что теперь знаю несколько больше и, следовательно, могу многое простить.

Я бросил окурок сигареты за борт и следил за ее огоньком до тех пор, пока его не погасила морская вода. Что тогда сказал Виббельхоф? «Я остаюсь, мое место здесь».

Мне казалось, что я понял, что он имел в виду. Он, однако, жил в ином мире, подчинявшемся совершенно другой логике.

Я сказал: «Пусть все останется, как есть. Пора возвращаться домой».

Глава 24
ЗАГАДКИ РАЗВЕДКИ

ЗАПАДНЫЙ ФИНМАРК, РОЖДЕСТВО 1943 ГОДА.

Как известно, «Шарнхорст» вышел из Ланг-фьорда в день Рождества 1943 года. А о том, что соответствующая радиограмма была передана в Лондон норвежской агентурой, впервые сообщил Эгил Линдберг из Тромсё. В отчете, написанном Линдбергом в июне 1944 года, по свежим следам этих событий, говорилось:

> «Я собирал информацию, казавшуюся мне полезной, и передавал ее „Николаю“. 20 декабря 1943 года мне дали знать, что готовится атака „Шарнхорста“ на конвой, который идет в Россию. Я отправил Торбьёрна к „Николаю“, чтобы срочно предупредить его».

«Николай» — это была кличка Эйнара Иохансена, одного из норвежских агентов SIS, высаженного с подводной лодки летом 1943 года (см. главу 9). В это время он работал на передатчике «Венера», установленном в подвале молочной фермы в Финнснесе. Торнбьёрн был младшим братом Эйнара. Именно Торнбьёрн в августе того года собирал разведывательные данные, совершая поездки на велосипеде из Альтейдета в Каа-фьорд и обратно. А сейчас Торнбьёрн плыл на пароходе экспрессной береговой линии в Финнснес, откуда Эйнар передал сообщение в Лондон.

В нашумевшей серии интервью, опубликованной в еженедельнике *Aktuell* в сентябре 1958 года, Рааби описывал эти события иначе:

> «Мы следили за „Шарнхорстом“ лишь четыре месяца. За все это время он только один раз снимался с якоря. Это был тот случай, когда корабль вышел из фьорда, затем через пролив прошел в Бур-фьорд, после чего вернулся обратно. Не обнаружив его на обычном месте, мы его тут же разыскали, а о всех передвижениях линкора сообщили в Лондон. Однако перед Рождеством 1943 года в Ланг-фьорде началась бурная деятельность. Пришел немецкий корабль снабжения — насколько я помню, это было в сочельник, все отпуска морякам были отменены. Мы сразу поняли, что затевается какая-то крупная операция. Мы настроили радиопередатчик и

сообщили в Лондон, что есть признаки подготовки „Шарнхорста“ к выходу в море. И когда он фактически вышел, мы тут же дали знать об этом — британские станции ждали наших сообщений круглые сутки. Два других агента, Лассе Линдберг и Трюгве Дуклат в Порсе, также узнали, что „Шарнхорст“ ушел со своей якорной стоянки, и тоже сообщили об этом. Так что англичане в общей сложности получили три сообщения. Потом просочились сведения, что они собираются перехватить линкор. Через два дня после выхода из Ланг-фьорда „Шарнхорст“ был потоплен у Нордкапа».

В 1962 году английский автор Майкл Огден (Michael Ogden) описал эти события в книге «Сражение у Нордкапа» *(The Battle of North Cape)*. Эту книгу контр-адмирал Скуле Сторхейл, командовавший во время сражения эсминцем «Сторд», назвал «правдивым с военной точки зрения описанием тех событий» и добавил:

> «Вызывает особое удовлетворение тот факт, что официально подтвержден слух, который дошел до нас в Англии во время войны, что Адмиралтейство было предупреждено о выходе „Шарнхорста“ в море [норвежским] Фронтом сопротивления».

Однако Огден не был официальным историком. Он был просто автором, который в свое время служил в Королевских ВМС. Официальная оценка была дана лишь через двадцать два года, когда вышел третий том пятитомного издания «Британская разведка во Второй мировой войне» *(British Intelligence in the Second World War)*. Этот труд, написанный профессором Кембриджского университета Хинсли *(F. H. Hinsley),* был опубликован британским правительством в 1984 году.

Однако Хинсли не подтвердил, что Адмиралтейство было предупреждено Норвежским фронтом сопротивления. Наоборот, создалось впечатление, что он умышленно умолчал о вкладе норвежской агентуры, считая это просто слухом, потому что он писал так:

> «Оценивая роль, которую сыграла разведка в уничтожении [„Шарнхорста“], не следует преувеличивать роль ошибок, допущенных немецкой стороной. Эти ошибки могли и не оказать решающего влияния, если бы британские соединения не смогли ими воспользоваться; а то, что эти соединения заняли

> нужную позицию, свидетельствует о высоком качестве британской разведки. Наиболее ценен вклад средств радиоразведки, явившихся *единственным* источником информации…»

А в сноске добавил:

> «Агент SIS в Альтен-фьорде не сообщил о выходе „Шарнхорста“; его пост наблюдения находился в Каа-фьорде, т. е. на большом удалении от Ланг-фьорда».

Официальный норвежский историк, Рагнар Ульстейн, согласился с мнением Хинсли. Во втором томе книги «Служба разведки Норвегии в 1940–1945 гг.» *(Etleretninggstjenesten på Norge 1940–1945)* он также писал:

> «„Шарнхорст“ вышел в море, но посты наблюдения SIS об этом не сообщили».

Поэтому неудивительно, что те агенты, которые еще были живы, вполне справедливо возмущались тем, что Хинсли и Ульстейн в такой категоричной форме отрицают вклад норвежской агентуры. Особенно был оскорблен полковник Бьёрн Рёрхольт, бывший руководитель Единой службы радионаблюдения Вооруженных сил *(Frsvarets Eellesamband)*. В свое время Рёрхольт, рискуя жизнью, внимательно следил за перемещениями немецкого линкора «Тирпиц», в течение первых трех лет войны базировавшегося в Тронхейм-фьорде; за проявленную смелость получил высокую британскую награду.[34] Он был также близким другом Торстейна Петтерсена Рааби, которого в конце 50-х годов назначил начальником радиостанции на острове Ян-Майен. Рааби участвовал в экспедиции Тура Хейердала на «Кон-Тики», но к этому времени уже начало сказываться нелегкое прошлое, к тому же он излишне пристрастился к спиртному.

«Я думаю, что англичане ошибаются, и намерен это доказать», — сказал мне Рёрхольт, когда мы впервые встретились с ним в 1987 году в Осло, в буфете газеты «VG». Он уже начал обрабатывать материал, который называл достоверным отчетом о деятельности двухсот норвежских агентов и их вкладе в победу союзников. Работа была опубликована в 1994 году под названием «Солдаты невидимого фронта» *(Usinglige soldater)*.

К этому времени Хинсли стал почетным профессором истории международных отношений и возглавил престижный Колледж Св. Джона Кембриджского университета. Во время войны

он был одним из ведущих преподавателей в совершенно секретной Правительственной криптографической школе в Блетчли-Парк; здесь он непосредственно занимался анализом перехваченных радиограмм немецких Кригсмарине. Он также обеспечивал связь с Центром оперативной разведки (OIC — Operational Intelligence Centre), расположенным в Лондоне, под зданием Адмиралтейства. Именно Хинсли позвонил лейтенанту-коммандеру Деннингу в рождественский день 1943 года и сообщил ему о содержании расшифрованных радиограмм, которыми обменивались корабли Боевой группы, стоявшие в Каа- и Ланг-фьордах, и немецкие адмиралы в Нарвике и Киле. Согласно Хинсли, именно благодаря этим расшифровкам англичане знали о местонахождении Боевой группы, подводных лодок группы «Железная борода», а также о полетах разведывательных самолетов Люфтваффе над Баренцевым морем; норвежские же агенты были ни при чем.

Рёрхольта совершенно не смутило высокое положение Хинсли, он поехал в Кембридж и вступил с профессором в ожесточенный спор. Хинсли своих позиций не сдавал, однако Рёрхольт узнал нечто очень важное. Осенью 1987 года он написал мне:

> «Я провел утро вторника 27 октября в кабинете Хинсли, в Кембридже… Он признался, что SIS не допустила его к своим архивам, которые до сих пор засекречены».

Рёрхольт считал, что из-за прошлой работы Хинсли в службе радиоразведки он просто недооценил работу агентуры в этой сфере. У британского правительства всегда была мания засекречивать все, что можно, — сейчас происходит то же самое. Поэтому более скромные союзники англичан никогда не знали ни их шифров, ни системы организации связи. Никто не подозревал о существовании школы в Блетчли-Парк, тем более о характере ее деятельности. Даже на борту «Сторда» Сторхейлу приходилось мириться с присутствием английского офицера связи. Молодые норвежцы, высаженные в тылу врага на территории своей родины, были тщательно отобраны британской разведкой и норвежским отделом «Е» (*Etterretning* — разведка). Отдел «Е» узнавал о получении сообщений Центром лишь спустя какое-то время. Копии этих сообщений зачастую доходили с большой задержкой, и поэтому нельзя было судить ни о степени полноты информации, ни об отсутствии тех или иных данных. О том, что происходит, знала только сама разведка (MI6). Однако MI6 была и остается закрытой организацией. Даже профессор Хинсли не

был допущен к архивам MI6, несмотря на большое уважение, которым он пользовался, и поэтому ему пришлось опираться на информацию, полученную из других источников. Таким образом, у Рёрхольта были все основания считать, что в своих выводах профессор не всегда прав.

Если проанализировать сноску, сделанную профессором (см. выше), то из нее следует, что Рёрхольт прав. Из этой сноски видно, что Хинсли рассуждал так: агент SIS, о котором идет речь, не сообщил о выходе «Шарнхорста» только потому, что он не находился в Ланг-фьорде, т. е. лично не наблюдал за выходом линкора. Хинсли, очевидно, считал, что на передатчике «Ида» работает лишь один человек — Рааби, который наблюдает за тем, что происходит на протяжении всего 100-километрового водного пространства между Каа- и Ланг-фьордами. Такое предположение сразу вызывает недоверие к оценке ситуации, сделанной профессором. Прежде всего в состав группы «Ида» входило два человека — Рааби и Карл Расмуссен. Кроме того, им помогали многие сотрудники дорожного управления — от Лаксельва на востоке до Альтейдера на юге; было также много добровольных помощников, от которых непрерывно поступала различная информация.

В отчете, который Рааби писал 31 июля 1944 года, всего через десять недель после побега из Альты в Швецию, были такие строки:

> «Больше всего мы нуждались в том, чтобы у нас один агент находился в Каа-фьорде, а другой в Ланг-фьорде. Раз в неделю нам нужно было выдавать зарплату рабочим как раз в районе этих фьордов, и в эти дни мы имели возможность лично наблюдать за обстановкой. Если происходило что-то важное, Калле мог попросить машину и съездить на место. В Ланг-фьорде мы знали бывшего заместителя начальника полиции, который был уволен и теперь работал в конторе дорожного управления в Сторсанднесе [недалеко от устья Ланг-фьорда]. Нам казалось, что он будет очень полезен, поскольку у него тоже была машина. Калле поговорил с ним (его звали Ионас Кумменейе), и тот сразу согласился помогать нам. Во время одной из поездок в Хаммерфест, связанной с его работой в качестве кассира, Калле познакомился с неким Гарри Петтерсеном из Каа-фьорда. Он работал шофером дорожного управления в Лаксельве и был хорошим другом Эрлинга Плейма [начальник местной конторы дорожного управления].

> Гарри находился в отпуске и собирался возвращаться домой — он жил в деревушке на берегу Каа-фьорда. Калле спросил его, не хочет ли он поступить на „Службу“, как он называл агентуру. Гарри Петтерсен дал согласие».

У Гарри Петтерсена, в свою очередь, тоже были знакомые, в том числе Иене Дигре, владелец небольшого магазина в Сторсанднесе. Так что доводы Хинсли были неправильными изначально. Рааби и Расмуссену незачем было жить поблизости от Ланг-фьорда, чтобы следить за передвижениями «Шарнхорста»: у них была сеть надежных информаторов, на которых вполне можно было положиться.

Единственным бесспорным доказательством того, что сообщения отправлялись из Норвегии и принимались в Лондоне, могла бы быть полная запись текстов радиограмм, однако соответствующие файлы по-прежнему засекречены. Их копии, полученные отделом «Е», очень неполны, и поэтому, если провести их анализ, то его результаты наверняка окажутся весьма сомнительными и ничего не прояснят.

Эгил Линдберг, считавший, что он первым сообщил о выходе «Шарнхорста» в море, играл ключевую роль в деятельности разведки в Северной Норвегии во время войны. Это был опытный агент, который пять лет отправлял радиограммы из Тромсё в Лондон и не был раскрыт. На одной из вечеринок перед Рождеством он познакомился с человеком, работавшим на немцев в районе Каа-фьорда; из него удалось выудить весьма полезную информацию, не открывая, естественно, зачем она нужна.

> «Этот человек показался мне умным и хладнокровным. Я от него получил достоверные сведения о расположении противоторпедных сетей, а также услышал подробный рассказ об атаке подводных лодок-малюток»

— так писал Линдберг в своем отчете.

Однако копия радиограммы, отправленной из Финнснеса в Лондон 23 декабря, попала в отдел «Е» лишь через шесть дней, т. е. 29 декабря; в ней ничего не говорилось о планируемой атаке на конвой. В последнем абзаце было сказано:

> «„Шарнхорст“ ходил в Бур-фьорд, в район Кванангена. После возвращения „Шарнхорста“ в Альту им занялись насосные суда. Звуки работающих насосов были слышны на расстоянии 1½ километров».

Информация о том, что «Шарнхорст» ходил в Бур-фьорд, была правильная. Но сообщение о том, что линкором занимались насосные суда, могло ввести в заблуждение. Если Линдберг имел в виду, что в отсеки поступает вода, то англичане могли подумать, что корабль небоеспособен. Радиограмма имела такое продолжение:

> «Были проведены артиллерийские учения, тяжелые орудия вели стрельбу в направлении острова Эной в Кванангене. Из средних орудий произведено одиннадцать выстрелов, затем вновь потребовалось насосное судно».

Опять информация была правильной по существу. 18 ноября «Шарнхорст» выпустил десять снарядов из Ланг-фьорда, снаряды пролетели над близлежащими горами и упали в Квананг-фьорде, в дальней части Альтейдета. Однако стреляли не орудия среднего калибра, а тяжелые орудия башни «А». И опять упомянуто насосное судно — можно подумать, что подобная помощь требовалась «Шарнхорсту» всякий раз, когда он снимался с якоря или стрелял из своих орудий. Наблюдатель в принципе не мог видеть никакого насосного судна. Скорее всего он заметил либо танкеры («Иеверленд» или «Харле»), либо вспомогательное судно, обеспечивавшее «Шарнхорст» электроэнергией и пресной водой.

В последнем абзаце также сказано:

> «Корабли не проявляют никакой активности в связи с британскими маневрами в Ледовитом океане… Камуфляжная краска „Шарнхорста“ в основном одноцветная, темно-серая. С тех пор как корабль стоит на якоре в Альте, цвет краски не менялся».

Из этих формулировок следует, что агентам задавали определенные вопросы, кроме того, их снабжали тщательно просеянной информацией из Лондона. Слово «маневры» явно отображало тот факт, что начиналась проводка конвоя. Действительно, особой «активности» на борту «Шарнхорста» не наблюдалось в промежутке между двумя объявлениями состояния готовности: в конце ноября — начале декабря до момента обнаружения конвоя JW-55B и затем 22 декабря. Но где же сообщение Линдберга о том, что линкор и его эскорт готовятся к атаке на конвой? Каков бы ни был ответ на этот вопрос, в копии радиограммы, полученной отделом «Е», упоминания об этом нет. Если судить по радиограмме, то все как раз было наоборот — никакой активности нет, линкор постоянно нуждается в помощи

каких-то насосных судов. Из этого вряд ли можно было сделать вывод, что Боевая группа готовится выйти в море и разводит пары. Как могла подвести Линдберга память за такой короткий промежуток времени? Может быть, он приписал себе в заслугу то, чего на самом деле не сделал, или была еще какая-то радиограмма, копию которой норвежцы не получили? Не был ли текст копии радиограммы подделан? А может быть, англичане боялись, что проговорится кто-нибудь из агентуры? Наконец, может быть, они опасались, что немцы отменят операцию в случае утечки информации?

Так что текст радиограммы породил больше вопросов, чем ответов. Результат анализа копий радиограмм, переданных «Идой» и «Лирой», также оказался неутешительным.

«Ида» впервые вышла в эфир 11 ноября 1943 года. Однако в папке «Иды» обнаружились копии всего трех радиограмм, отправленных с момента установления первого контакта до нового 1943-го года. Как такое могло быть? Неужели Торстейн Петтерсен Рааби, говоривший о ежедневном контакте, на самом деле отправил всего три радиограммы за три месяца? Две радиограммы были помечены одной и той же датой — 13 ноября, а третья — концом декабря. Если копии правильно отражали ситуацию, то получалось, что «Ида» выходила в эфир всего три раза после установления контакта, т. е. после 11 ноября; а затем в течение шести месяцев молчала. Могло ли такое быть правдой?

Более того, если учесть, что в действительности происходило на немецкой базе, содержание трех радиограмм было, мягко говоря, весьма прозаическим. В одной из них просто говорилось, что «Шарнхорст» стоит на якоре в Лангфьордботне, т. е. в голове Ланг-фьорда. Во второй содержалось описание схемы расположения противоторпедных сетей в Каа-фьорде — это результат визуального наблюдения. В обоих случаях сообщаемая информация уже была известна англичанам; кроме того, она была дополнена сведениями регулярной авиаразведки.

В этот же период «Шарнхорст» и эсминцы сопровождения проводили интенсивные учения в Варгсунне и Стьернсунне. Хинтце организовал еженедельные учебные артиллерийские стрельбы с использованием радаров, а 25 ноября проверил, как линкор держит скорость. Если за все это время в Лондон были отправлены лишь те три радиограммы, то получалось, что Рааби все это прозевал.

Трюгве Дуклат и Рольф Сторвик в Порсе были как будто более активны в это время, но папка «Лиры» тоже неполная. Нет ни одной копии радиограмм, отправленных с момента установления первого контакта в начале июля 1943 года и в

течение четырех следующих месяцев. Первая зарегистрированная радиограмма помечена 5 ноября. Она содержит «ценнейшую» тактическую информацию о том, что «на базу подводных лодок в Хаммерфесте пришел плавучий госпиталь „Посен“, доставивший торпеды». Копия этой радиограммы попала в отдел «Е» 18 ноября. С этого дня и до Рождества было отправлено еще около двадцати сообщений разного рода — от просьбы не атаковать пароход каботажного экспресса до слуха о том, что в Каа-фьорд прибыло ремонтное судно «Монте-Роза».

В середине декабря Лондон, судя по всему, обеспокоился работой «Иды». В радиограмме, отправленной «Лирой» 13 декабря, явно содержится ответ на соответствующий запрос:

> «Мы обязательно свяжемся с „Идой“. Последние 14 дней были очень неблагоприятны для радиосвязи».

Это означает, что Лондон ничего не получал от Рааби и просил, чтобы Дуклат и Сторвик выяснили, в чем дело.

Как ни странно, но среди сохранившихся копий нет ни одной, в которой «Лира» сообщала бы о передвижениях «Шарнхорста» и выходе в море. Непосредственно перед Рождеством до Лондона дошли четыре радиограммы из Порсы. Одна, от «Лиры», предупреждала, что через Варгсунн проследовал конвой из четырех грузовых судов. Во второй было сказано, что немецкие войска отправляются из Финмарка в Германию. Третья сообщала, что в гавани Хаммерфеста отшвартовалась плавучая база «Блэк Уотч», а рядом с ней встало транспортное судно «Адмирал Карл Херинг», доставившее торпеды. Последняя из радиограмм, переданная 22 декабря, информировала Лондон о том, что, по слухам, в Каа-фьорд пришло судно «Монте-Роза». Концовка радиограммы Дуклата была такая:

> «Наилучшие пожелания и счастливого Рождества».

15 ноября возобновилась проводка конвоев в Мурманск. Курс, проложенный для них от Шотландии до Кольского полуострова, проходил вблизи от берегов Норвегии. Их должны были обнаружить, чтобы затем заманить последний боеспособный линкор Гитлера в засаду. Подвергая большому риску жизни агентов на месте событий, английской разведке удалось разместить два радиопередатчика около немецкой базы, причем их главной задачей было предупредить о выходе Боевой группы в море. Несмотря на присутствие этих передатчиков, в копиях радиограмм, попавших в отдел «Е», нет ни слова о «Шарнхорсте». Ни сообщений, ни результатов наблюдения, ни, наконец,

вопросов. Все это представляется весьма загадочным. Может быть, все объясняется тем, что копии радиограмм, упоминавших «Шарнхорст», в Норвегию не отправляли? И, возможно, поэтому их нет в норвежских архивах? Или дело в том, что англичане вообще не были заинтересованы в получении сообщений от агентов на месте? Возможно, они получали более полную и точную информацию из других источников? Или для англичан было важно, чтобы немецкая контрразведка контролировала радиограммы, отправляемые из Кронстада и Порсы, и думала, что основным источником является именно норвежская агентура?

В течение всего периода времени, пока «Шарнхорст» находился в Ланг-фьорде, т. е. с марта 1943 года до потопления 26 декабря, англичане контролировали и расшифровывали радиограммы, адресованные командующим флотом в Киле военно-морской базе в Норвегии. Они перехватывали сигналы авиабаз Люфтваффе в Бардуфоссе и Тромсё, а также радиообмен между командующим флотилией в Нарвике и капитанами подводных лодок, патрулировавших в районе острова Медвежий. Эти радиограммы были зашифрованы с помощью машин «Энигма», которым немцы слепо верили. Однако британские дешифровщики в Блетчли-Парк, а среди них был и Хинсли, разгадали тайну «Энигмы», так что в 1943 году читали сообщения, передаваемые по радиообмену, почти как открытую книгу. Эта операция, в результате которой были взломаны шифры «Энигмы», получила название «Ультра», и это был один из наиболее тщательно охраняемых секретов периода Второй мировой войны. Благодаря этому англичанам удалось получить достаточно полное представление о военной доктрине Германии и ее намерениях; в частности, узнали они и о плане Боевой группы атаковать русские конвои.

Поэтому в течение ноября — декабря 1943 года лейтенант-коммандер Норман Деннинг из OIC, находясь в Лондоне, постоянно получал копии приказов, докладов, результатов обмена мнениями между Беем и Хинтце (база в западном Финмарке), Петерсом (Нарвик) и Шнивиндом (Киль), причем задержка составляла всего несколько часов.

Например, 11 декабря Деннинг был проинформирован, что «Шарнхорст» доложил о подготовке к учениям в Альта-фьорде, намеченным на 14 декабря. 17 декабря из расшифровок узнали, что два дня назад линкор и Z-29 покинули Ланг-фьорд, видимо, с целью участия в запланированных учениях. Из дешифровки «Ультра» от 19 декабря следовало, что Люфтваффе планируют разведывательные вылеты для того, чтобы сообщать о движении конвоя, который должен был вскоре появиться у норвежских

берегов. 20 декабря сообщения пошли просто потоком. Две подводные лодки заметили конвой в районе острова Медвежий. Благодаря дешифровкам «Ультра» удалось узнать, какие зоны атаки намечены для каждой подводной лодки, что авиаразведка была отменена из-за нелетной погоды, а также то, что экипажу «Шарнхорста» в 18.30 18 декабря была объявлена трехчасовая готовность.

Так все и шло, начиная с момента обнаружения конвоя JW-55B немецким метеосамолетом утром 22 декабря и до роковой радиограммы «ОСТФРОНТ 1700/25/12», перехваченной в 18.30 в день Рождества и переданной Деннингу через семь часов. На основании этой радиограммы и обобщения другой ценной информации в 2.17 26 декабря Деннинг уже смог радировать адмиралу Брюсу Фрейзеру на «Дюк оф Йорк»:

> «СРОЧНО. „ШАРНХОРСТ“ ВЕРОЯТНО ВЫШЕЛ 18.00 25 ДЕКАБРЯ».

Однако означает ли это, как утверждал профессор Хинсли, что «Ида» и «Лира» *не* предупредили Лондон, что линкор вышел в море? А как быть с Торстейном Петтерсеном Рааби, утверждавшим, что радиограмма соответствующего содержания была отправлена? А Гарри Петтерсен, которому о выходе линкора сообщил Йенс Дигре, позаботившийся, чтобы об этом узнали оба агента в долине Тверрельв, присутствовавшие на рождественском обеде?

Существует один-единственный документ, проливающий некоторый свет на всю эту ситуацию. 29 декабря Эрик Уэлш из SIS направил следующую записку майору Кнуту Аасу, возглавлявшему норвежский отдел «Е»:

> «Вас может заинтересовать то, что наша станция „Ида“ в сообщении, датированном 23 декабря, но полученном 29 декабря, просит слушать ее каждый час».

А что говорил Рааби Йостейну Нихамару, редактору журнала «*Aktuell*» в 1958 году?

> «Пришло немецкое судно снабжения — насколько я помню, это было в сочельник, все отпуска были отменены. Мы поняли, что-то затевается. Мы настроили радиопередатчик и сообщили в Лондон, что есть признаки подготовки „Шарнхорста“ к выходу в море. И когда это произошло, мы немедленно сообщили об этом — английские радисты слушали нас круглосуточно».

Судном снабжения был, конечно, «картофелевоз», который действительно перед самым Рождеством привез Боевой группе несколько сотен тонн картошки. 22 декабря экипажам «Шарнхорста» и эсминцам эскорта вновь была объявлена повышенная готовность и началась подготовка к немедленному выходу. На следующий день Рааби и Карл Расмуссен попросили Лондон слушать их каждый час, поскольку планируется какая-то крупная операция. Что же могли узнать агенты, кроме того, что «Шарнхорст» разводит пары и ждет приказа о выходе в море? Совершенно ясно, что англичане получили просьбу агентов о том, чтобы их слушали непрерывно, о чем свидетельствует записка Уэлша Аасу. Лондон, по всей видимости, отнесся к этой просьбе положительно; в конце концов, ситуация была критической. 23 декабря адмирал Фрейзер и Соединение-2 находились в Акурейри, они были готовы выйти в море сразу после получения сообщения о выходе «Шарнхорста».

К этому времени Хинсли и Деннинг, проанализировав дешифровки «Ультра», уже начали догадываться о намерении Шнивинда, Петерса и Бея атаковать конвой JW-55B. Теперь же они получали возможность каждый час получать информацию о том, как разворачиваются события, от людей, находившихся в самом сердце района, где расположена немецкая база. Так не было ли естественным всем радистам слушать их? И неужели они не поблагодарили бы Рааби и Расмуссена, особо отметив, как важно не выпускать «Шарнхорст» из вида?

В лаконичной записке Уэлша об этом не говорится. Для англичан это был поворотный момент в войне на море. Однако такое впечатление, что в течение шести дней никто вообще не реагировал на такую важную радиограмму — отсутствует как оценка, так и запрос на дополнительную информацию. Все это очень странно.

Много времени и сил я потратил на то, чтобы по возможности отделить факты от вымысла. Я лично считаю, что из записки следует, что 23 декабря Торстейн Петтерсен и Карл Расмуссен предупреждали о том, что собираются отправить в Лондон срочное сообщение. Но если это так, то, особенно учитывая просьбы англичан, могли ли они все бросить, забыть про «Шарнхорст» и продолжать отмечать Рождество? Неужели они не отправили никакой радиограммы, обратившись к Лондону с просьбой слушать их? Не думаю. Мне кажется, они сделали все, чтобы отправить предупреждение.

Но почему тогда нет никаких следов такого сообщения? Почему их друг Эрик Уолш, к тому же контролировавший их действия, никак не прокомментировал возникшую крайне

странную ситуацию? А может быть, причина в том, что были плохие условия для радиосвязи и сигнал вообще не был принят?

И, наконец, может быть, Хинсли и остальные руководители британской разведки полагались только на дешифровки «Ультра», факт существования которых нужно было скрыть любой ценой? А если предполагалось, что Рааби и Расмуссен должны выходить в эфир для того, чтобы их слушал не только Лондон, но и немецкие службы радиоперехвата? В этом случае немцы могли подумать, что информация, относящаяся к выходу «Шарнхорста», передается только норвежской агентурой, хотя в действительности эта была информация «Ультра». Основной источник информации нужно было охранять любой ценой. И если это так, то все превращалось в довольно циничную хитрость, хотя норвежские агенты рисковали своей жизнью. Впрочем, цинизм всегда был главным фактором в разведке. Кроме того, шла война, а у войны своя жестокая логика. И чего стоили жизни горстки норвежских агентов по сравнению с важнейшей тайной войны? Ничего. Ими вполне можно было пренебречь.

Глава 25
ПО СЛЕДАМ СОБЫТИЙ

БАРЕНЦЕВО МОРЕ / ГЕРМАНИЯ, ЗИМА 1943/44.

Во второй половине дня, в понедельник 27 декабря, «Дюк оф Йорк» и остальные корабли союзной эскадры вошли в Кольский залив и встали на якоря. К ним подошли танкеры, и было принято 10 000 тонн топлива; тридцать шесть спасенных немецких моряков в это время были переведены со «Скорпиона» и «Матчлесса» на флагманский корабль. Некоторые из них боялись попасть в руки русским, но боялись они напрасно. Адмирал Фрейзер не собирался расставаться со своими пленниками, и они находились под бдительным присмотром шести морских пехотинцев.

Ведя записи в своем дневнике, командующий советским Северным флотом адмирал Арсений Головко не скрывал раздражения:

> «Потопление германского линкора, бесспорно, большая удача англичан… Он [Фрейзер] рассказал о бое… Тут же выяснилось, что в германский линкор попали, по данным англичан, 11 торпед (из них четыре в левый борт), а по утверждениям пленных — восемь торпед, и все в правый борт… Нам больше ничего не рассказывают, хотя адмиралу Фрэзеру и его штабу должно быть понятно, что нас очень интересует информация, полученная от выуженных из воды гитлеровцев. Отнюдь не подробности боя, но детали обстановки в Альтен-фиорде, в Ланг-фиорде, где расположена маневренная база гитлеровских военно-морских сил, действующих на Северном фронте против нас. Вот почему вызывает досаду то, что союзники в данном случае ограничились радушными улыбками и пространными заявлениями, что они и мы — союзники. Ничего, будем обходиться своими данными».[35]

На следующий день адмирал Фрейзер вместе со всей эскадрой покинул Мурманск; на прощание ему подарили огромную шапку-ушанку и тулуп. Эскадра взяла курс на свою базу в Скапа-Флоу. Они триумфально вернулись туда в первый день нового, 1944 года.

Нильс Оурен, старший артиллерист «Сторда», описывал сцену

входа в гавань, расцвеченную боевыми вымпелами:

> «При подходе к месту якорной стоянки [в Мурманске] мы выстроились на палубе и трижды приветствовали экипаж линкора „Дюк оф Йорк“, проходя мимо него. В ответ мы слышали не менее громкие приветствия. Однако такое признание успешного завершения операции не идет ни в какое сравнение с приемом, устроенным Соединениям-1 и 2 при входе в Скапа-Флоу 1 января 1944 года. Всем союзным кораблям, находившимся здесь, было приказано встать на якорь, образовав две длинные колонны, и мы, арктические мореплаватели, шли по коридору между ними. На палубах всех кораблей выстроились экипажи. Все приветствовали нас и поздравляли с успешным завершением операции. Мы все очень устали и, выстроившись на палубе, молча слушали несущиеся в наш адрес поздравления. Надо признать, что иногда у нас подступал комок к горлу».

Поздравления поступали отовсюду. В телеграмме короля Георга VI говорилось:

> «Отличная работа линкора „Дюк оф Йорк“ и остальных ваших кораблей. Я горжусь вами».

Черчилль также прислал телеграмму Фрейзеру:

> «Сердечные поздравления Вам и всему Флоту метрополии в связи с Вашими блестящими действиями. Тот, кто умеет ждать, получает все».

Фрейзер, в свою очередь, направил поздравление норвежскому главнокомандующему в Лондон.

Участники операции были осыпаны почестями и наградами. Фрейзер был награжден Большим Крестом ордена Бани, а советское правительство наградило его орденом Суворова 1-й степени. Впоследствии ему было пожаловано пэрство, и он, с согласия короля Норвегии Хаакона VII, получил титул лорда Фрейзера Нордкапского. Вице-адмирал Барнетт стал Рыцарем-командором Ордена Британской Империи, несколько капитанов было награждено орденом «За безупречную службу». Капитан Скуле Сторхейл, который впоследствии стал вице-адмиралом и был назначен главнокомандующим Норвежских ВМС, получил пряжку к Военному Кресту.

С молодыми немецкими моряками, спасенными и затем ставшими военнопленными, обращались корректно. Гельмут Бакхаус:

> «Британские моряки оказывали нам посильную помощь и делали все, чтобы поставить на ноги. Мы очень страдали от переохлаждения после того, как нас вытащили на борт, а кроме того, мы наглотались нефти и соленой морской воды. Кое-кто имел незначительные ранения. Лишь спустя какое-то время до нас дошло, что мы — единственные, кому удалось спастись, а все остальные погибли. Это ни с чем не сравнимое ощущение — идет сражение, вдруг палуба уходит из-под твоих ног, и ты оказываешься в открытом море. Ты кажешься себе ничтожно маленьким и хрупким, просто соломинкой. Я оказался среди избранных. Наверное, где-то рядом был мой ангел-хранитель».

С пленными обращались хорошо, но одну ошибку допустили, когда «Дюк оф Йорк» шел из Мурманска в Скапа-Флоу. Несмотря на протесты лейтенанта Эдуарда Томаса, представителя разведки у Фрейзера, его сначала упрашивали, а затем просто вынудили провести предварительный допрос пленных. Офицерам линкора не терпелось узнать все, что можно.

> «Они будто ошалели, пройдя через ужасное сражение, и самое время было оставить пленных в покое, чтобы потом профессионально допросить их»,

— так потом писал Томас, которому мало что удалось узнать. Англичан больше всего интересовало вооружение «Шарнхорста» — приборы управления огнем, орудия, радарные установки и дальномеры, в общем, все, что могло дать представление об уровне немецкой техники. При допросе хотели выжать из спасенных как можно больше военных секретов.

> «Однако мы имели статус военнопленных и поэтому имели право говорить не больше, чем было действительно необходимо»,

— рассказывал Бакхаус, которого после прибытия в Шотландию вместе со всеми остальными посадили на поезд и доставили в Лондон.

> «Нас допрашивали ежедневно — сначала немецкие

иммигранты, затем английские военные специалисты. Допросы продолжались несколько недель, но мы в основном выдержали оказываемое на нас давление».

Это видно и из отчета, объемом около ста страниц, составленного на основе протоколов допроса уцелевших моряков. В нем, в частности, говорится:

> «Вопреки ожиданиям, спасенные, причем все простые матросы, вежливо, но твердо отказывались раскрывать секреты, демонстрировали высокий дух, однако из-за плохого состояния здоровья и недостаточной их осведомленности по многим вопросам следователям было нелегко их допрашивать.
>
> Нужно было получить достоверную информацию технического характера и полную картину сражения, но все испортил предварительный допрос, проведенный крайне непрофессионально. Кроме того, пленные, очевидно, уловили, как оценивают сражение сами англичане, поэтому они кое-что явно приукрашивали, и проводить параллельный допрос также было трудно.
>
> Выяснилось, что почти все, за исключением четверых, находились в каком-нибудь укрытии в течение всего боя, что и породило основные трудности при допросе. Большинство матросов не могли отличить взрывы торпед, попадания тяжелых снарядов и залпы собственной артиллерии главного калибра. Для многих приказ покинуть корабль оказался полной неожиданностью, потому что они даже не подозревали, какие серьезные повреждения он получил».

Как сказано выше, Гюнтер Стрётер был вскоре репатриирован под патронажем Красного Креста. Причем только он один. Остальные после кратковременного пребывания в Шотландии были доставлены в Нью-Йорк на борту лайнера «Куин Мэри». Восемь человек были интернированы в Канаду, остальные попали в лагерь «Мак-Кейн» под Новым Орлеаном.

> «После нелегкой жизни в море мы превратились в сборщиков хлопка на Миссисипи. Нам платили по 80 центов в день, но для этого нужно было выполнить норму 80 килограммов»,

— писал Бакхаус, не расставшийся со своим потрепанным дневником, в который вносили записи и его товарищи. Некоторые

из них и не думали скрывать свои настроения. Один из них написал:

> «Быть немцем — значит быть преданным родине».

Записи других носили более личностный характер.

> «Мы познакомились во время тяжкого испытания в море. Расставаться будет трудно, но я всегда буду вспоминать вас всех с благодарностью».

Некоторые из пленных были репатриированы в 1946 году, последний из них добрался до дома лишь в 1948 году. Эрнст Рейманн:

> «Это было грустное, странное возвращение домой. В нашем маленьком городке я оказался единственным, кто уцелел. Я постарался повидаться с теми родственниками [моих товарищей], кто был жив. Однако я им мало что мог рассказать, например, как именно погибли остальные. И как объяснить, почему я оказался жив? Поэтому многие из нас вообще ничего не рассказывали. Нам надо было пережить чувство вины и постепенно, шаг за шагом, прийти в себя».

В это время немецкие подводные лодки и усиленные группы эскорта продолжали боевые действия в Баренцевом море. Во второй половине дня 27 декабря поиски уцелевших моряков «Шарнхорста» были, наконец, прекращены. Семь оставшихся лодок группы «Железная борода» полным ходом устремились на восток, преследуя конвой. Однако было поздно. Все девятнадцать торговых судов уже были на подходе к пунктам назначения в Кольском заливе и Белом море. Несмотря на роль пешек в этой опасной шахматной партии, они благополучно дошли до соответствующих портов. В Нарвике капитан цур зее Петерс был очень удручен случившимся. Поражение он связывал с превосходством радарных систем противника, благодаря которым удавалось обнаруживать немецкие подводные лодки и принуждать их срочно погружаться.

> «В целом наши подводные лодки уступали силам прикрытия, часто их заставали врасплох эсминцы сопровождения и другие соединения».

Он не подозревал, что не менее важной причиной поражения послужили и радиограммы, которые по его требованию посылали

капитаны подводных лодок. Англичане перехватывали их, пеленговали источник сигнала, а потом пересылали эти данные своим эсминцам.

Все это время стояла ужасная погода, из-за чего было практически невозможно выходить на контакт с конвоем. Петерс писал:

> «Не менее важное значение, несомненно, имело также отсутствие опыта у капитанов подводных лодок, ранее не участвовавших в боевых действиях».

Одним из результатов потопления «Шарнхорста» стало то, что Петерсу, наконец, выделили дополнительные подводные лодки, о чем он так долго просил. Против конвоев, шедших в январе, феврале и марте 1944 года, он уже смог выставить десять подводных лодок в районе «Прохода» у острова Медвежий, а затем еще пятнадцать, причем большинство из них было оборудовано радарами дальнего обнаружения и новыми самонаводящимися торпедами типа T5. Группу «Железная борода» распустили, а вместо нее была создана «волчья стая», в которую входили лодки с такими выразительными мифологическими названиями, как *Isegrim, Werwolf, Wiking*.

Несмотря на большое число лодок и потенциально высокую боеспособность, им все равно не удалось перехватить инициативу. Англичане сохранили свое техническое превосходство, а благодаря решительности и большому опыту неоднократно отражали атаки подводных лодок. В течение последующих шестнадцати месяцев было торпедировано всего двенадцать торговых судов союзников. Германия же за этот период потеряла не менее двадцати пяти подводных лодок, причем большинство из них вместе с экипажами.

> «В 1944 году мы окончательно превратились в обороняющуюся сторону. Эскорты стали невероятно сильны. Стоило выпустить торпеду, как тут же начиналась ответная атака, причем с нескольких направлений одновременно. Нам постоянно приходилось погружаться»,

— говорит Ганс-Гюнтер Ланге, который, будучи капитаном U-711, участвовал во всех крупных атаках против конвоев вплоть до весны 1945 года.

В строю осталась только одна из восьми лодок группы «Железная борода» — U-314. Ее капитаном был 26-летний корветен-капитан Георг-Вильгельм Бассе, выбравший в качестве

эмблемы олимпийские кольца. Дело в том, что подготовка Бассе как будущего подводника началась в 1936 году, когда в Берлине проводились Олимпийские игры. В его капитанской карьере громких успехов не было. В марте 1943 года он впервые вывел лодку U-339 в ее первое плавание из Бергена. Однако через четыре дня лодка получила такие сильные повреждения при воздушной атаке, что в строй уже не вернулась. Бассе дали другую лодку — U-314. Во время первого патрулирования, в конце декабря 1943 года, он, единственный из всех капитанов подводных лодок, обнаружил большое нефтяное пятно — все, что осталось от «Шарнхорста». Четыре недели спустя, занимая позицию к югу от острова Медвежий, он произвел торпедный залп по двум британским эсминцам — «Уайтхолл» и «Метеор». Торпеды прошли мимо, а сброшенные эсминцами глубинные бомбы — нет, и U-314 была потоплена вместе с экипажем из пятидесяти моряков. 25 февраля пришла очередь Отто Хансена. Гидросамолет «Каталина» обнаружил лодку в районе между островами Сёрё и Ян-Майен, она затонула через 30 секунд. Уцелевшие моряки барахтались в воде, цепляясь за обломки, однако шансов на спасение у них не было. 1 мая в результате воздушной атаки погиб Роберт Любсен, капитан U-277, вместе со всем экипажем из сорока девяти моряков. В конце августа U-354, у которой был новый командир корветен-капитан Штамер, провела исключительно удачную торпедную атаку севернее Нордкина — в результате этой атаки был потоплен фрегат «Бикертон» и поврежден авианосец «Набоб». Однако другой фрегат, «Мермейд», пустился в погоню за лодкой и в конце концов отправил ее на дно. Мазут из затонувшей лодки просачивался на поверхность в течение двенадцати часов после атаки. По иронии судьбы, после войны фрегат «Мермейд» был продан новым германским ВМС — Бундесмарине; следуя морской традиции, ему присвоили имя — «Шарнхорст». 10 октября 1944 года U-957, которой командовал корветен-капитан Герхард Шаар, разбилась при столкновении в Вест-фьорде. Незадолго до этого Шаар был награжден Рыцарским крестом Железного креста за потопление трех судов союзников и обстрел советской радиостанции к востоку от Новой Земли. Когда война уже подходила к концу, у Кольского полуострова была потоплена U-387 (капитан Рудольф Бюхлер), экипаж погиб. В апреле 1945 года в Атлантике исчезла U-636; корветен-капитан Ганс Гильдебрандт, который особых боевых успехов не добился, лодкой уже не командовал. 30 декабря 1943 года, после ремонта аккумуляторов, Гильдебрандт еще раз вышел из Хаммерфеста, намереваясь участвовать в атаках против русских конвоев. Однако

в это время у него стало ухудшаться зрение, а его представления о тактике вызывали негодование Петерса:

> «Я не могу согласиться с тем, что подводная лодка должна длительное время находиться в погруженном состоянии; не оправдывает такую тактику и болезнь капитана. Меры предосторожности, предпринятые им, непостижимы. Капитан, который постоянно находится на глубине А, а при малейшем звуке погружается на глубину 2А + 20, вряд ли добьется больших успехов. Я не удовлетворен тем, как выполняется поставленная задача. В настоящее время капитан отстранен от командования лодкой в связи с заболеванием глаз, из-за чего он не может вести визуальное наблюдение в ночное время».

Из восьми подводных лодок, принимавших участие в сражении у Нордкапа, уцелела только U-716 Ганса Дюнкельберга; в мае 1945 года она была захвачена англичанами, а затем пошла на слом. Эта лодка тоже чуть не погибла. У нее на счету была одна-единственная успешная атака в январе 1944 года — ей удалось потопить новый пароход типа «Либерти» — «Эндрью Кэртин» к югу от острова Медвежий. На дно пошел 9000-тонный груз, в том числе стальной прокат и паровозы. Через несколько недель U-716 подверглась внезапной воздушной атаке у Ян-Майена — самолет союзников сбросил на нее две бомбы. Они взорвались совсем рядом с корпусом, ударной волной снесло с рамы дизельный двигатель.

> «Корпус получил колоссальные повреждения. Горизонтальный руль не слушался, и лодка продолжала тонуть — вниз, вниз, дальше расчетной предельной глубины в 100 метров. Цистерны все же удалось продуть, экипаж перешел в носовую часть, и только после этого лодка несколько выровнялась. В это время индикатор глубины показал 276 метров. Это были ужасные минуты. Мы были буквально в миллиметрах от верной смерти, но нам удалось вырваться»,

— так рассказывал радист лодки Петер Юнкер.

После потопления «Шарнхорста» гросс-адмирал Дёниц и генерал-адмирал Шнивинд делали все, чтобы уйти от ответственности за случившееся. Единственным козлом отпущения решили сделать контр-адмирала Эриха Бея, который уже не мог защитить себя. Однако Бей сражался до последнего и погиб, как герой, поэтому, критикуя его, следовало избегать

прямых обвинений и тщательно выбирать слова. Дёниц никогда так и не признал, что операция «Остфронт» изначально была опасной и плохо подготовленной, и ее, особенно с учетом стоявшей тогда погоды, вообще не следовало проводить. Его позиция была такова, что решение отправить «Шарнхорст» в море было оправданно, но Бей допустил трагическую ошибку, «приняв британские крейсера за соединение тяжелых кораблей». Дёниц убеждал Гитлера, что если бы Бей атаковал их, то «вполне возможно, что первая фаза операции закончилась бы в нашу пользу».

В мемуарах, опубликованных через четырнадцать лет, Дёниц по-прежнему придерживался жестких оценок:

> «…Примерно в 12.40 „Шарнхорст“ развернулся и, развив высокую скорость, пошел курсом Ю-Ю-В к норвежскому берегу».

Возникает главный вопрос. Почему все-таки «Шарнхорст» выбрал именно *этот* курс, учитывая, что направление ветра было более благоприятно для британских крейсеров и эсминцев? Если бы линкор пошел западнее, то крейсера и эсминцы, установившие с ним контакт, быстро бы отстали, потому что при встречном ветре скорость тяжелого немецкого корабля была бы на несколько узлов больше скорости более легких крейсеров и эсминцев противника. В отчете об операции адмирал Фрейзер тоже отмечает, что в тех погодных условиях «Шарнхорст» «имел бы преимущество в 4–6 узлов».

Три первых дня наступившего года гросс-адмирал провел у Гитлера, в «Вольфшанце», выпустив пламенный приказ, адресованный остаткам флота:

> «Позади тяжелейший год. Ни одному поколению немцев не выпадало столько испытаний. И что бы ни потребовала от нас судьба в наступающем году, мы выстоим, сплотившись в единой воле, преданности родине и фанатичной вере в нашу победу.
>
> Сражение за свободу и справедливую судьбу нашего народа продолжается. Мы едины в непреклонной борьбе с врагом.
>
> Фюрер указывает нам путь и цель. У Германии, которая с ним телом и душой, впереди великое будущее.
>
> Да здравствует наш фюрер!»

Дёниц обещал Гитлеру, что по конвоям будет нанесен сокрушительный удар. Вместо этого он потерял последний

боеспособный линкор и потерпел унизительное поражение. У него были все основания опасаться гнева фюрера, но последний, учтя заискивание гросс-адмирала, сдержался. Он, наконец, согласился, что основной причиной поражений крупных кораблей было то, что они избегали прямого боя. Он считал, что все это началось еще в 1939 году, когда карманный линкор «Граф Шпее» был затоплен экипажем в устье реки Ла-Плата. Биограф Дёница Петер Патфилд пишет:

> «Он [Гитлер] несомненно выиграл пари по поводу полезности крупных кораблей, но больше об этом не вспоминал и дал Дёницу право распорядиться оставшимися тяжелыми соединениями по собственному усмотрению. Дело в том, что он нуждался в Дёнице; ему была нужна поддержка в политике, когда он все держал в своих руках… Ему нужна была надежда на наступательную способность подводного флота, усиленного новыми лодками, а кроме того, были очень нужны лично преданные ему люди, безоговорочно выполняющие любые указания».

Вечером, в среду 29 декабря, в поминальной передаче немецкого радио от имени Кригсмарине выступил престарелый адмирал Лютцов. В заключение он сказал:

> «Мы выражаем глубокое уважение нашим товарищам, которые погибли, как настоящие моряки, во время героического сражения с превосходящим врагом. Теперь „Шарнхорст“ покоится на поле славы».

Тысячи людей по всей Германии, родственники погибших моряков были потрясены услышанным и не верили, что это могло случиться. Больше всего таких людей было в подвергавшемся постоянным бомбардировкам Руре, откуда в основном и набирали матросов. Итак, погиб «Шарнхорст», «счастливый корабль», а с ним почти две тысячи человек.

> «Для матери это был ужасный удар»,

— говорит Томас Кёниг, сын главного инженера «Шарнхорста» Отто Кёнига:

> «У нее на руках осталось двое детей. Я был младшим, и мне было всего шесть лет. Она вернулась в свой родной город Вецлар; обладая добрым, но

одновременно и решительным характером, она целиком посвятила себя нашему воспитанию. Как и тысячи остальных вдов офицеров, никакого пособия она не получила после окончания войны в 1945 году. Лишь спустя много лет, в начале 50-х, ей дали небольшую пенсию. Она с достоинством переносила свое горе и все, что связано с нищетой. Повторно замуж она не вышла. Мы ей обязаны всем».

В Германии в это время были те члены экипажа линкора, которым был предоставлен отпуск по случаю Рождества; они тяжело перенесли известие о том, что «Шарнхорст» потоплен. Одним из них был парикмахер корабля Карл Эрнст Вайс. Его внук, Оливер Вайс, рассказывает:

«Он был в гостях. Пришел его брат, он был очень мрачен и взял за руку мою бабушку. „Гретль, я должен поздравить тебя с тем, что твой муж остался жив. Только что сообщили, что „Шарнхорст“ потоплен“. Для них это был ужасный удар. Мой дед так до конца и не оправился от него. Судьбе было угодно, чтобы он остался жив, но легче ему от этого не было. До конца жизни он постоянно испытывал чувство вины».

В Бад-Бевенсен известие о гибели капитана цур зее Фрица Юлиуса Хинтце пришло всего через несколько недель после того, как он, очень преданный семье человек, попрощался со своими близкими и родными. Племянница Хинтце фрау Карин Вольтерсдорф вспоминает:

«Дядя был очень добрым и вообще хорошим человеком. Все эти годы мы никогда не забывали его и помнили о двух тысячах человек, погибших у Нордкапа. После его преждевременной смерти образовалась какая-то пустота, которую нечем восполнить. Печальная новость потрясла всех нас. Нам его очень не хватало, тяжелее всего было его жене Шарлотте, которую он очень любил. Детей у них не было. Она не смогла перенести потерю мужа и вскоре после окончания войны умерла».

Гибель «Шарнхорста» оплакивала вся Германия, но девятнадцатилетняя Гертруда Дамаски в Гисене отнеслась к этому более спокойно. Ее жених Генрих Мюльх находился на «Тирпице», а не на «Шарнхорсте», он должен был скоро получить

отпуск и приехать домой, а в январе продолжить учебу. Если ей становилось грустно и одиноко, она доставала стихи Генриха, которые тот сочинил в тени гор, окружавших Каа-фьорд. Они были полны любви и надежд и в свободном переводе с норвежского (и дополнительно — с английского. — *Прим. пер.*) звучат примерно так:

> Я одинок далеко на Севере,
> Где постоянно ходит Смерть со своей косой.
> Мне нужна вся любовь, которую может дать юная девушка —
> девушка моей мечты, живущая под южным солнцем.
> Я тоскую и вспоминаю наши встречи,
> восхитительные моменты,
> беззаботные, нежные и спокойные,
> что мы проводили вместе.
> Перо падает из рук,
> я не нахожу нужных слов.
> Война разделила нас,
> но один момент навсегда врезался в память.
> Это момент,
> когда коснулись наши губы,
> а в груди вспыхнул огонь.
> Гертруда, дорогая, не забывай этого никогда.
> Между нами океан,
> но мы все равно рядом,
> впереди много хорошего,
> я всегда с тобой, моя дорогая.

Гертруда переживала в связи с тем, что не была принята семьей Генриха, однако не хотела, чтобы это бросало тень на их отношения. Она была влюблена и связывала свое будущее с Генрихом. Однако шли дни, а никаких писем из Северной Норвегии не приходило. Потрясение ждало ее спустя одну или две недели в январе 1944 года. К ней пришла сестра Генриха.

> «Я никак не могла поверить в то, что она мне говорила. Генрих оказался в числе пропавших без вести после гибели „Шарнхорста“ и, по всей видимости, утонул вместе с ним. Я спорила с ней, доказывая, что Генрих служил не на „Шарнхорсте“, а на „Тирпице“. Она на это говорила, что Генрих работал в штабе адмирала и должен был сопровождать его во время последнего выхода в море. Он был переведен в сочельник. Я,

наверное, так и не поняла до конца, что она говорила мне. Казалось, что я обледенела. Я пыталась смириться с тем фактом, что произошло нечто невероятное. Генриха, который в своем последнем письме сообщал о скором возвращении домой, больше не было».

Гертруда связалась с Красным Крестом. 27 января она получила ответ, в конверт была вложена копия письма, ранее отправленного семье Генриха. Там было сказано следующее:

«Сразу же после получения вашего письма немецкий Красный Крест сделал необходимые запросы, но, к сожалению, ничего нового о вашем родственнике узнать не удалось. Как только получим ответы на все наши запросы, сразу же сообщим об этом. В свою очередь, мы просим уведомить нас, если в вашем распоряжении окажется какая-либо относящаяся к делу информация. Красный Крест просит вас отнестись к неизбежной задержке со спокойствием и надеяться на добрые новости. Мы разделяем ваше горе и выражаем глубокое сочувствие. Хайль Гитлер!»

От удара Гертруда будто онемела. Ее Генриха больше не было, он навсегда остался в бесконечных просторах Ледовитого океана. Мечты о будущем были разрушены. У нее остались только письма и воспоминания.

«Однако надо было как-то выйти из этого состояния. Ведь я была одной из миллионов людей, которые также лишились всяких надежд на будущее. Меня призвали в армию — я стала оператором радара зенитной батареи в Регенсбурге, так что из Гисена пришлось уехать. Было трудно, но жизнь продолжалась».

Прошло пятьдесят лет, в 1994 году Гертруда достала письма Генриха и вновь попыталась узнать, что же в действительности произошло с ним.

«Никакой помощи мне не оказали. Никто не хотел даже говорить о тех годах. Все было запрещено. Я пыталась найти ответ, но никто не знает, что тогда случилось. Так и неизвестно, погиб ли Генрих на борту корабля или утонул потом. Это была любовь моей юности. Он исчез, но для меня он жив. Я помню его и никогда не забуду».

Глава 26
ИТОГИ

ЗАПАДНЫЙ ФИНМАРК, ЯНВАРЬ — НОЯБРЬ 1944 ГОДА.

2 января 1944 года Сигрид, жена Карла Расмуссена, родила девочку, что произошло на ферме ее родителей, в долине Тверрельв. Это был счастливый момент для юной пары, мечтавшей о лучшей и более легкой жизни, которая должна была наступить после войны.

> «Послали за акушеркой, и она скоро пришла. Роды оказались легкими. Ребенок оказался замечательной девочкой. Мы дали ей имя Брит. Она принесла мне много радости, а в дальнейшем была мне опорой и много помогала».

Сигрид не знала, что уже два месяца ее муж работает на радиопередатчике «Ида» со своим приятелем Торстейном Петтерсеном Рааби, который вернулся из Англии в октябре прошлого года. Однако она все время чувствовала что-то неладное и подозревала, что ее горячо любимый муж вовлечен в опасное дело.

> «Он сильно изменился. В наших отношениях возникла какая-то напряженность, чего раньше никогда не было. Он просил, чтобы я не задавала никаких вопросов. Он хотел защитить меня».

Всю зиму 1944 года Сигрид занималась своей маленькой дочкой, а в это время важность надежной работы передатчиков «Ида» и «Лира» в Порсе резко возросла. «Шарнхорст» был потоплен и больше не угрожал русским конвоям, однако «Тирпиц», по-прежнему грозный, прятался за противоторпедными сетями в Каа-фьорде, а вокруг него стояли эсминцы 4-й флотилии; гросс-адмирал Дёниц продолжал усиливать базу подводных лодок в Хаммерфесте. Да, «Тирпиц» получил серьезные повреждения в результате героической атаки сверхмалых подводных лодок в сентябре 1943 года, однако на север была направлена целая армия сварщиков и рабочих с верфей Германии, которые должны были вернуть линкор в боеспособное состояние. Ходил слух, что ремонтные работы скоро завершатся, и он вновь выйдет на охоту за конвоями.

В Британском адмиралтействе возрастали тревожные

настроения. Нужно было усиливать тихоокеанский флот, но пока «Тирпиц» оставался на плаву, в Северной Атлантике приходилось держать наготове несколько тяжелых кораблей и авианосцев. Благодаря дешифровкам «Ультра» удавалось регулярно перехватывать радиообмен между базой в Каа-фьорде и штабом флота в Киле, и все-таки некоторые аспекты обстановки были не совсем ясны. В связи с этим большое значение приобретали прямые наблюдения агентуры в тылу врага, особенно начиная с середины января, когда англичане начали готовить очередную атаку на «Тирпица».

Уже в понедельник 3 января 1944 года Рааби и Карл Расмуссен отправили в Лондон радиограмму, отвечая на запрос о степени ущерба, нанесенного «Тирпицу»:

> «Определенными сведениями о повреждениях не располагаем, однако попросим „Лиру“ все выяснить. После атаки „Тирпиц“ получил крен на левый борт. На борт был доставлен цемент. На следующий день корабль стоял ровно. Судя по всему, заклинило орудия и башни. За исключением этого, ничего другого выше ватерлинии не видно. Ремонтное судно по-прежнему стоит рядом, работы ведутся непрерывно. Над трубами виден дым. Сварочные работы идут в носовой башне. С другого борта стоит небольшой танкер. Все машины, проезжающие мимо этого места, дважды останавливаются и проверяются».

В эти дни Альта представляла собой поселок, состоявший из произвольно разбросанных домишек, и все тут было известно всем; здесь также стояли немецкие части. Поэтому все время было ощущение опасности, сопряженной с раскрытием агентуры. Для успеха операции были нужны люди с сильными нервами и холодной головой. В отчете, который Рааби писал после возвращения в Лондон, в июле 1944 года, было сказано:

> «Однажды мы с Калле выехали, чтобы выдать зарплату рабочим, но нас остановили недалеко от стоянки „Тирпица“. Так случилось, что Калле забыл взять пропуск. Нас заставили выйти из машины, наставили автоматы нам в животы, и мы подумали, что настал наш последний час. Наш водитель, умеренный сторонник Квислинга, свободно говоря по-немецки, заверял охрану, что мы — не шпионы. Калле объяснил, что мы работаем в дорожном управлении, везем зарплату, которую рабочие должны получить до конца

дня. Калле предложил такой вариант: пусть водитель и я поедем, а он останется в качестве заложника. К нам подошел один из офицеров „Тирпица“, и предложение было принято. Таким образом, Калле полчаса простоял рядом с „Тирпицем“, что, вообще говоря, запрещалось».

Порса тоже, по существу, была небольшим поселком, и там еще труднее было утаить что-либо, поэтому Трюгве Дуклат и Рольф Сторвик рисковали не меньше. Они не только работали на передатчике «Лира», но и слушали английское радио, а потом пересказывали военные сводки местным жителям. Довольно часто у них возникали конфликты с Рольфом Арнтом Нюгаардом; он был мэром Квалсунна, расположенного неподалеку, и поддерживал нацистов; кроме того, вместе с Дуклатом работал на местной электростанции и даже жил с ним в одном доме — в том самом, в подвале которого был спрятан передатчик. Ни Сторвик, ни Дуклат не знали, что еще в 1942 году Нюгаард был завербован абвером. За 500 крон, бутылку шнапса и 150 граммов табака, выдаваемых ежемесячно, Нюгаард согласился доносить обо всем подозрительном своим «работодателям». Схема была хитроумная. Нюгаард передавал свои доносы другому местному агенту абвера, который находился в Фагфьорде и имел в своем распоряжении радиопередатчик. Это был 31-летний норвежец из Хоннингсваага Нильс Баккен, имевший кличку «Бьярн». Доносы Нюгаарда Баккен передавал в эфир с помощью азбуки Морзе, а принимала радиосигнал станция «Теа» в штабе абвера Северной Норвегии, расположенного в Тромсё.

Вспоминая эти события уже после войны, Рольф Сторвик рассказывал:

«В Порсе жил сторонник Квислинга, которого звали Рольф Нюгаард. Он несколько раз пытался подловить меня на чем-нибудь и иногда угрожал передать в руки гестапо. Я помню, что в июне 1943 года приехал Хорнас [он привез передатчик „Лира“] Нюгаард позвонил председателю отделения лейбористов в Квалсунне и спросил, имеет ли он [Нюгаард] право требовать от незнакомых людей предъявить документы, поскольку такой человек здесь появился… Моя жена работала телефонисткой и слышала этот разговор… Судя по всему, Нюгаард следил за всеми, кто приезжал ко мне, это было для него очень важно… Например, он сообщил норвежской полиции, что моя жена мешала ему разговаривать по телефону и несколько раз умышленно прерывала связь».

Несмотря на опасность провала, всю зиму 1944 года «Лира» непрерывно передавала в Лондон радиограммы, иногда выходила в эфир по нескольку раз в день. В сообщениях речь шла о кораблях, проходящих через Варгсунн, укреплениях вокруг базы подводных лодок в Хаммерфесте; кроме того, сообщалось о результатах наблюдений в районе Каа-фьорда, которые Сторвик и Дуклат получали от своих агентов, работавших на местных судах; основным источником информации был Пауль Йонсен, помощник капитана «Брюнилена».

Например, в радиограмме от 10 января говорилось:

> «К „Тирпицу“ подтащили плот длиной почти 30 метров; на плоту имеется какая-то надстройка. Очевидно, это плот со снаряжением для водолазов. Немецкий боцман говорит, что пробоины в корпусе „Тирпица“ были заделаны цементом, однако при выстреле из орудия вновь начинается протечка воды. Судно „Монте-Роза“ доставило несколько понтонов, с их помощью уменьшат осадку „Тирпица“».

26 января «Лира» радировала:

> «Норвежский рыбак сообщает, что Альта-фьорд заминирован. Мины установлены в два ряда. Минное поле простирается от Тальвика до Альтнессета. У Альтнессета имеется широкий 500-метровый проход от берега до выхода в море. Создаются и другие минные поля. Подробности неизвестны. Тот же рыбак сообщил, что к „Тирпицу“ отбуксирован плавучий подъемный кран. Другими источниками эта информация пока не подтверждается».

Примерно в это же время «Ида» сообщала из Кронстада:

> «„*Тирпиц*“. Можно достаточно смело утверждать, что моральный дух экипажа весьма низок, и вот почему. Прежде всего, оставили след атака на „Тирпица“ и потопление „Шарнхорста“. Далее — бомбардировка Германии, долгие часы темноты и другие причины. Один из матросов (видимо, пьяный) сказал: „Остается только пить, все равно скоро капитулируем“».

Через шесть дней, 6 февраля, информация «Лиры» о плавучем кране подтвердилась:

> «Повторно о „Тирпице“. 1-го февраля прибыл плавучий кран грузоподъемностью 20 тонн. Он установлен на понтонах вдоль правого борта „Тирпица“…»

9 февраля Дуклат и Сторвик отправили из Порсы в Лондон еще одну, довольно тревожную, радиограмму:

> «Нашему осведомителю в Каа-фьорде удалось поговорить с немецкими рабочими. Среди них есть и такие, кто в свое время участвовал в строительстве „Тирпица“. Они уверяют, что линкор будет готов к выходу в море в марте».

Это сообщение подтвердило и выводы самих англичан, к которым они пришли на основе дешифровок «Ультра» и ранее полученной информации. Получалось, что «Тирпиц» будет вновь боеспособен где-то в середине марта 1944 года. Это означало, что не так уж много времени остается для того, чтобы предотвратить неизбежные атаки на конвои прямо в зародыше. Экипажи самолетов морской авиации уже начали подготовку к бомбардировке линкора. Используя аэрофотосъемку и подробную топографическую информацию, англичане создали точный макет немецкой базы в Каа-фьорде. Бомбардировщики «Барракуда» с ревом проносились над озером Лох-Эриболл в Шотландии, местность вокруг которого очень напоминала фьорды и острова западного Финмарка. «Иду» и «Лиру» просили представить более подробные данные о системе средств защиты «Тирпица» — зенитные батареи, дымовые установки, станции радиопеленгации. Стремились к тому, чтобы неизвестных факторов было как можно меньше.

Для перепроверки данных англичане часто задавал и обеим станциям один и тот же вопрос. 6 февраля камуфляжная окраска «Тирпица» описывалась «Идой» так:

> «…„Тирпиц“ окрашен по-походному. Зигзагообразные пятна нанесены темно-серой, синей и светло-желтой красками. Палубы камуфляжной окраски не имеют. На юте установлены две времянки — одна из них имеет отношение к сварочным работам, назначение второй, меньшей по размерам, не выяснено. Они изготовлены из светлых досок и не окрашены. Источник надежный».

Через три дня радиограмму прислала и «Лира»:

«Изменения камуфляжной окраски „Тирпица“ замечено не было. Походный камуфляж представляет собой пятна треугольной и веерообразной формы трех цветов. Корпус окрашен в серый цвет перед носовой башней и позади кормовой, чтобы с воздуха корабль казался короче. Могу подтвердить, что плавучий кран, предназначенный для „Тирпица“, действительно прибыл».

В течение последующих суматошных недель «Ида» и «Лира» превратились в важнейший источник первоклассной тактической информации. Если бы в данный момент был организован налет с борта авианосца, занявшего позицию к северо-западу от острова Сёрё, то летчики уверенно обнаружили бы «Тирпица» на его постоянной якорной стоянке. Но если бы линкор вздумал поднять якорь и выскользнуть через какой-нибудь из бесчисленных узких фьордов, то вся подготовка пошла бы насмарку. Поэтому непрерывное поступление данных визуального наблюдения имело очень важное значение, дополняя ту информацию, которую англичане получали благодаря дешифровкам «Ультры» и облету района базы разведывательными самолетами.

«Ида» первая заметила признаки подготовки к выходу; 3 марта она радировала:

«…„Тирпиц“ находится на прежней якорной стоянке; сегодня, 3.3.44, в 10.00 GMT, произвел залп из двух носовых орудий по плавучей мишени. В Квенвике одна подводная лодка. Источник надежный».

Спустя неделю, 10 марта, новое сообщение:

«Сварочная времянка снята с палубы „Тирпица“, на борт поднята цистерна. Замечен 3000-тонный танкер, а также небольшое судно, доставившее боезапас. Мой источник надежен, он считает, что корабль готов к плаванию».

«Лира» отправила 14 марта из Порсы заключительную, предупреждающую об опасности радиограмму:

«Три торпедных катера несколько раз сегодня провели траление Варгсунна. Ранее так делалось только при появлении крупных кораблей. „Тирпиц“, вероятно, готовится к пробному плаванию».

Вывод Сторвика и Дуклата был совершенно правильным и вскоре был подтвержден дешифровками «Ультра». В 10.00 15 марта 1944 года «Тирпиц» впервые за шесть месяцев поднял якорь и собственным ходом вышел из фьорда.

> «Весь экипаж радовался, когда корабль медленно покидал место своей стоянки. Его форштевень опять разрезал волны, а экипажи судов снабжения и эсминцев приветствовали его. „Тирпиц“ был вновь возвращен к жизни».

В течение двух следующих дней его капитан Ганс Майер проверял работу двигателей и готовность артиллерии. Была зафиксирована скорость в 27 узлов. Тяжелые 38-см снаряды разрывались где-то далеко в горах. «Тирпиц» был готов к боевым действиям.

Из барака дорожного управления в Кронстаде Торстейн Петтерсен Рааби и Карл Расмуссен передали несколько радиограмм высшей срочности.

> «…„Тирпиц“ вышел из Каа-фьорда на своей обычной скорости. Противоторпедная сеть открыта. Сеть в Аускарнесе закрыта. Ради бога, ждите сообщений».

Вскоре после этого:

> «…„Тирпица“ на его обычной стоянке не видно. В Каа-фьорде его нет. Источник хороший. Наблюдение сделано в 17.30 GMT. Постоянно ждите сообщений от нас».

На следующий день англичане, наконец, получили сообщение, которое ждали:

> «…„Тирпиц“ вернулся на свою стоянку в 16.15 GMT. При входе он чуть не запутался в сети заграждения. Отсутствовал всю ночь. Утром был у Боссекопа, в 4.00 направился в сторону Зейланда».

18 марта в Блетчли-Парк перехватили рапорт о результатах пробного плавания, который Майер отправил командующему флотом в Киль. В этот же день Дуклат радировал из Порсы, очевидно, после совместной поездки со Сторвиком в Сопнес и обратно на местном пароходе:

> «Личное наблюдение от 17-го. В Ланг-фьорде стоят

три эсминца; в Каа-фьорде в 14.30: „Тирпиц“, „Монте-Роза“, „Харальд Хаарфагре“, „Торденскьольд“, крупный танкер „Ларсен“ и один эсминец».

В течение ряда последующих дней было отправлено еще несколько подобных радиограмм. Они убедили главнокомандующего Флотом империи адмирала Брюса Фрейзера в том, что нужно действовать, причем быстро. В результате в море вышла эскадра из пяти авианосцев, в том числе двух крупных; эскадра направилась в сторону немецкой базы, командовал ею заместитель Фрейзера вице-адмирал Генри Мур. Когда с помощью дешифровки «Ультры» выяснили, что на утро 3 апреля намечены новые испытания «Тирпица» с целью проверки скорости, было решено начать атаку.

Начиная с 17.00 2 апреля, «Ида» каждый час передавала сводку погоды, причем непосредственно из Каа-фьорда. Однако где-то в середине операции произошел случай, который мог иметь катастрофические последствия.

> «В то время в Альте снабжение электричеством было лимитировано, и поэтому мы были вынуждены работать на аккумуляторах. Они вдруг неожиданно вышли из строя, а отремонтировать мы их не могли. Сначала нам в голову пришла идея запустить бензиновый генератор… однако это могло вызвать нездоровый интерес в таком небольшом городке… Расмуссен был знаком с управляющим электростанции Саунесом и повидался с ним. Тот был готов помочь нам и, несмотря на лимиты, гидроэлектростанция какое-то время работала бесперебойно».

Свежие сводки погоды имели огромное значение для летчиков, самолеты которых на следующее утро в 4.15 взлетели с авианосцев, расположившихся к северо-западу от острова Сёрё. В атаку пошли две волны самолетов — сорок два бомбардировщика «Барракуда» и пятьдесят один истребитель прикрытия. Погода была идеальная, первая волна появилась над Каа-фьордом в 5.30, «Тирпиц» как раз собрался сняться с якоря. Так что атака началась вовремя.

> «Посыпались бомбы, они разрывались на верхних палубах, нанося большой ущерб, пробивали легкую броню, разрушали переборки и перебивали трубки паропровода. Много матросов погибло и было ранено, они лежали в лужах крови и воды (она попадала сюда в

результате взрывов бомб рядом с кораблем). Самолеты поливали палубы из пулеметов, добивая раненых. Прислуга орудий была вынуждена уйти в укрытия. Система управления кораблем вышла из строя. Он был застигнут врасплох».

Операция «Вольфрам» (Tungsten), проведенная союзниками, оказалась успешной. На «Тирпице» 112 человек было убито, 312 ранено, в том числе был ранен и капитан корабля, Ганс Майер. Четырнадцать бомб попало в цель. Но они были слишком легкими, чтобы пробить броню главной палубы, и поэтому жизненно важные системы не пострадали; тем не менее немцам понадобилось бы еще три месяца на ликвидацию разрушений на палубе и в надстройках. Так что линкор вновь был, хотя и временно, выведен из строя. Из района бомбардировки «Ида» передавала:

> «На местное население бомбардировка произвела огромное впечатление. Пострадавших нет, есть незначительные повреждения домов. Дополнительные подробности позже».

Однако для норвежской агентуры наступало время расплаты. За ними начало охоту гестапо. Еще в ноябре 1943 года были замечены автомашины с антеннами пеленгаторов.

> «Потом работать стало более опасно, потому что немцы начали разъезжать на длинной черной машине, которая останавливалась около каждого дома в Эльвебаккене. При этом риск того, что нас обнаружат, был высок, поскольку дом, в котором мы жили, находился всего в 20–30 метрах от дороги. Мы неоднократно думали переехать куда-нибудь, но и в любом другом месте было бы не менее опасно, потому что немцы были повсюду. Так что наиболее целесообразно было остаться там, где мы и находились, т. е. в Кронстаде. До ближайшей немецкой части было по крайней мере 200 метров. Кроме того, в случае переезда пришлось бы объяснять соседям, зачем мы это делаем. Однажды я работал на передатчике, а Элиас находился на улице, наблюдая за обстановкой. Вдруг он вбежал в дом и сказал, чтобы я выключил передатчик, потому что у одного из соседних домов он заметил немца в наушниках и с рюкзаком за плечами. Из рюкзака высовывался стальной стержень длиной около метра. На

следующий день немцы произвели обыск в этом доме. Все это происходило сразу после воздушной атаки на „Тирпиц“. Могли возникнуть вопросы, почему я не зарегистрирован как налогоплательщик, почему не отметился в полицейском участке и т. д. Калле только смеялся, но были все признаки того, что лед, по которому мы ходили, становится все тоньше».

Карл Расмуссен внешне выглядел таким же жизнерадостным, как и раньше, но улыбка на его лице была вымученной. Сигрид видела, как напряжены его нервы:

«Ему начали сниться кошмары. Иногда он вскакивал на постели, кричал и звал меня. Он разговорился только после одной из вечеринок в его конторе, на которой мы были вместе. Я хотела отпустить мать, которая сидела с маленькой Брит, и настояла, чтобы мы ушли пораньше. По дороге домой Калле впервые рассказал мне о том, чем он занимается. Я уже давно кое-что подозревала, но все равно услышанное ошеломило меня. Я как будто онемела. Мне даже в голову не приходило, что мы принимаем участие в такой обширной и опасной шпионской работе. Я упала на землю и разрыдалась. Я упрашивала его все бросить, но он говорил, что пути назад уже нет. Это было долгое и грустное возвращение домой. Мы оба плакали. В ту зиму он дважды видел, как я плачу. Это был первый из тех случаев».

Торстейн Петтерсен Рааби уже решил свернуть работу на «Иде» и бежать через границу в Швецию. Вечером 4 апреля он отправил радиограмму в Лондон:

«Тут становится все опаснее, немцы в бешенстве. Я должен бежать».

Однако англичане планировали новую воздушную атаку на «Тирпиц» и убеждали Торстейна, что он должен продолжать работу.

«Как Адмиралтейство, так и разведка понимают, что обстановка вынуждает вас бежать. Тем не менее считаем необходимым сказать, что ваши сообщения в течение трех ближайших недель имели бы чрезвычайно важное значение».

Трижды в апреле и мае Торстейн и Карл получали просьбы передать сводки погоды. Однако атака была отложена, а немцы становились все бдительнее. В это время Торстейн подыскал себе замену. Это был Элиас Ёствик из Хаммерфеста, который давно хотел работать на радиопередатчике и вполне был способен заменить «Иду». В мае 1944 года из тайника на острове Кальвё выкопали один из передатчиков, спрятанных в начале операции «Венера». Радист Йоханнес Офстад, работавший в Норвежском телеграфном агентстве, обещал помочь наладить аппаратуру. Рааби поехал с Ёствиком в Хаммерфест и помог доставить рацию и генераторы в небольшой домик, стоявший на берегу озера недалеко от города. Однако в комплекте передатчика, названного «Вали», не оказалось кварцевых пластин. Раздобыть их не удалось, и поэтому Ёствик, Офстад и Рааби так и не наладили новую связь с Лондоном.

Попрощавшись с Дуклатом и Сторвиком, Рааби вернулся в Альту. На 15 мая была намечена атака, в которой должны были принять участие двадцать семь «Барракуд», взлетев с авианосцев, однако операцию пришлось отменить из-за плохой погоды. На следующий день, поздно вечером, в Лондон была отправлена последняя радиограмма:

> «К сожалению, я должен уехать. „Вали“ начала работу — слушайте ее по согласованному расписанию. Собираюсь быть в Швеции через восемь дней».

Рааби и Расмуссен упаковали «Иду» и отправили ее в Хаммерфест, там ее закопали как комплект запасных частей для «Вали». Рааби писал:

> «Я предлагал Калле уехать со мной, однако он сказал, что ему нужно вернуться и посмотреть, как там дела. Кроме того, если бы исчезли оба, то это сразу вызвало бы подозрения».

Карл Расмуссен не мог оставить свою жену и четырехмесячную дочь; он мог пойти на это лишь в случае крайней необходимости. Она рассказывала:

> «Я ему сказала, что они с Торстейном собираются бежать в Швецию, даже не предупредив меня. На что он ответил: „Я обязательно тебя предупрежу. Но пойду на это только в самом крайнем случае“. Свое обещание он сдержал, и это была большая ошибка. Ему нужно было уходить вместе с Торстейном».

Поэтому Рааби отправился в долгий путь в Швецию, взяв с собой другого члена группы «Ида» — Кнута Моэ из Хаммерфеста. После утомительного 350-километрового лыжного перехода беглецы 27 мая 1944 года оказались в Каресуандо; здесь, в нейтральной Швеции, они были в полной безопасности.

Они ушли в самое время, однако в Порсе передачи продолжались, как обычно. Ни Трюгве Дуклат, ни Рольф Сторвик не подозревали, что кольцо вокруг них начало сжиматься. Высокочастотные сигналы «Лиры» были давно зафиксированы центральной станцией слежения под Берлином, однако из-за большого расстояния сигнал был слабый, и запеленговать ею не удавалось. Немцы выяснили только, что передатчик расположен где-то между Тромсё и Нордкапом. Ответственность за контрразведывательные действия, связанные с охраной морских баз в данном районе, была возложена на центр абвера в Тромсё. В Альте находилось одно из его подразделений; в апреле 1943 года ему было поручено заняться расследованием; им руководил бывший морской летчик из Бремена — фрегатен-капитан Клаус Кюль, которого, однако, летом перевели в Тромсё. Его место занял капитан-лейтенант Хольцабек.

Одним из агентов Кюля был норвежец — Нильс Баккен из Фагсфьорда. Согласно показаниям Баккена в полиции после войны, Кюль приказал ему «внимательно наблюдать и сообщать обо всем подозрительном… он должен был просто выполнять приказы, в противном случае его бы арестовали». Баккену выдали радиопередатчик и шифровальные блокноты и отправили в Квалсунн; два раза в неделю он должен был связываться с «Теа» в Тромсё.

В конце зимы 1944 года к Баккену пришел Рольф Арнт Нюгаард, который также был агентом абвера и имел кличку Альф.

> «Рольф Нюгаард сказан, что в Порсе происходит что-то странное и что Мортенсен [представитель абвера] приказал ему связаться с обвиняемым [Баккеном]; последний должен был передавать его сообщения, поскольку передатчика у него не было. Обвиняемый записал сообщение Нюгаарда. Оно сводилось к тому, что, по его подозрениям, в Порсе ведется какая-то подпольная работа, потому что население подозрительно хорошо осведомлено о происходящем в мире, а кое у кого имеется оружие… Нюгаард считал, что немцам следовало бы разобраться с этим».

Позже, в мае 1944 года, к Баккену явился очень возбужденный агент Нюгаарда. Нюгаард сказал, что он [Баккен]

должен отправить еще одно сообщение о том, что «немцам нужно срочно приехать в Порсу, потому что происходит много подозрительного. Нужно тщательно все обыскать… Зафиксированы подозрительные сигналы… появляется много людей, которым здесь делать нечего». Нюгаард был уверен, что нащупал что-то очень важное, но что именно, он не знал.

Одним из подозреваемых оказался Торстейн Петтерсен Рааби. Приняв сообщение к сведению, абвер должен был передать дело отделению гестапо в Тромсё, а последнее уже привлекло бы людей тайной полиции в Хаммерфесте.

Во время войны жители моего родного Хаммерфеста постоянно испытывали чувство страха. В гавани, где постоянно стояла на якоре плавучая база «Блэк Уотч», была база подводных лодок, и весь прилегающий район тщательно охранялся. Однако больше всего люди боялись гестапо. Еще с ноября 1940 года местное отделение гестапо возглавлял 35-летний унтерштурмфюрер (младший лейтенант) СС Ганс Отто Клётцер, родом из Дрездена. Клётцер был сыном шахтера, одно время занимался шляпным делом, а в 1931 году вступил в нацистскую партию Гитлера и стал полицейским. Полицейский участок был небольшим, в его штат входили три гестаповца, несколько местных переводчиков и секретарши. Гестапо и абверу удалось завербовать довольно много агентов и создать в этом районе целую сеть осведомителей. Как мэр, Педер Берг, так и его заместитель, Мортен Тиберг, были на содержании абвера; более того, у последнего был радиопередатчик, с помощью которого он держал связь с отделением гестапо в Тромсё. По-норвежски Клётцер говорил плохо. Подчиненными он руководил железной рукой, однако по отношению к населению вел себя относительно корректно — по крайней мере до весны 1944 года, когда удалось выйти на группу Сопротивления в Порсе. Британские офицеры разведки, допрашивавшие его после войны, охарактеризовали его так:

> «Умен, но не отличает зло от добра. Типичный продукт нацизма, упрямый и довольно неприятный тип».

Когда Клётцеру поручили выследить передатчики «Порса» и «Моэн», как их назвали немцы, за представившуюся возможность отличиться он ухватился обеими руками. По информации абвера, один из передатчиков находился в Порсе, однако для того, чтобы его точно обнаружить, требовались новые средства пеленгации.

> «Пеленгация была проведена несколькими станциями в Норвегии, кроме того, были получены

> результаты перекрестной пеленгации станциями в районе Невер-фьорда и на Зейланде; по всем данным получалось, что передатчик может находиться только в Порсе. В пеленгации участвовали немецкие корабли. Вся операция заняла несколько недель»,

— рассказывал Клётцер норвежской полиции после войны.

Он подчинялся своему начальнику в Тромсё — обергауптштурмфюреру (капитану) СС Похе, от которого получал указания.

> «Он считал, что дело имеет жизненно важное значение, угрожая успеху войны Германии на море, и поэтому нужно было любым способом докопаться до истины. Клётцеру было приказано применять усиленные методы допроса, чтобы ничего не упустить. В Хаммерфест он возвращался в сопровождении нескольких профессиональных следователей».

2 июня, после нескольких дополнительных сеансов пеленгации, Клётцер уже был твердо уверен, что интересующий его объект поиска находится в Порсе. Он сформировал отряд, в который входило более ста солдат, полицейских и моряков, и посадил их в Хаммерфесте на борт нескольких сторожевиков и тральщиков. Он хотел захватить агентов с поличным и поэтому выжидал до 6 июня, когда «Лира» вновь вышла в эфир. Корабли с пеленгаторами медленно продвигались по Варгсунну, сигнал становился все сильнее: в это время Трюгве Дуклат и Рольф Сторвик передавали в Лондон две очередные радиограммы. В одной из них сообщалось о том, что немцы везут нефть в южном направлении, а уголь — на север. Во второй приводились дополнительные сведения об ущербе, нанесенном «Тирпицу»:

> «Из Альты сообщают, что ангары и частично кормовая надстройка „Тирпица“ будут разобраны. Материалы, главным образом алюминий, будут отправлены на юг. Среди обломков замечены части самолетов».

Клётцер решил, что пора приступать к действиям. На берегу, недалеко от деревушки Квенклюббен, он высадил патрульный отряд, приказав ему, пройдя через горы, выйти с тыла. Сам же он бросился в Порсу. В своих показаниях в полиции Рольф Сторвик кратко описал, что произошло затем:

«6 июня 1944 года два немецких сторожевых катера пришли в Порсу и отшвартовались у причала. Дуклат вышел из подвала, где находилась рация, и сидел рядом со мной. Затем он вскочил и бросился обратно, чтобы заблокировать механизм, открывавший вход в подвал, учитывая, что мог быть повальный обыск. Мы не думали, что немцы подозревают о существовании передатчика. С катеров высыпало около ста солдат, они окружили все соседние дома. Выглянув в окно, я заметил среди них начальника тайной полиции Клётцера и понял, что мы раскрыты».

Солдаты хватали всех мужчин и загоняли в помещение холодильного склада. Сторвика допрашивал начальник отделения гестапо.

«Он… спросил, не появлялись ли здесь какие-либо подозрительные лица, и не знаю ли я их. Я назвал несколько фамилий, но они его явно не заинтересовали. Он сказал, что речь идет о тех, кто недавно бежал из страны. Незадолго до этого ко мне приходил Арне Петтерсон [это была одна из кличек Торстейна Рааби]. Мне было известно, что он имел какое-то отношение к рации в Альте и, кроме того, бывал в Англии. Так что было ясно, за кем охотится Клётцер».

Немцы начали повальный обыск во всех домах Порсы. Руководили этой операцией Клётцер и его помощники — Рудольф Иллинг, Август Шерер и Альфонс Зелински из отделения гестапо в Тромсё. Особый их интерес вызвала квартира Трюгве Дуклата в доме бывшего управляющего шахты; здесь они нашли кое-какую литературу по радиотелеграфии. Впрочем, это можно было объяснить тем, что Дуклат когда-то был моряком. Труднее было объяснить, почему на обрывке бумаги, найденном в печке, записаны цифры какого-то шифра, а на клочке бумаги, обнаруженном в кухонном шкафу, карандашом записано название боевого корабля.

Когда из холодильного склада вывели Дуклата, Клётцер заметил, что тот многозначительно подмигнул своей жене. Во время допроса Дуклат все отрицал и говорил, что не знает, что это за цифры, и вообще непонятно, как бумажка оказалась в печке.

«Задержанный продолжал утверждать, что не имеет отношения к тому, что у него нашли, и

> унтерштурмфюрер пришел в ярость. Он славился своим бешеным характером, даже подчиненные его боялись. Он выбежал и вскоре вернулся — у него в руках была увесистая палка, и он начал ею избивать Дуклата. Делал он это методично: сначала бил по предплечью, потом по плечам и спине, медленно перенося удары все ниже — по ягодицам и, наконец, по бедрам. Избиение продолжалось до тех пор, пока пленный не упал на пол. Потом Клётцер начал пинать его своими начищенными до блеска сапогами. В конце концов, испытывая невыносимую боль, Дуклат признался, что передатчик спрятан в доме».

Весь избитый и окровавленный, он показал немцам, как проникнуть в тайный подвал. Полицейские были изумлены: они никогда не узнали бы о тайне механизма, открывавшего вход в подвал, не разрушив весь дом. В подвале нашли передатчик, а рядом с ним лежал пистолет. Но даже не это было главным. Облава была организована так неожиданно, что Дуклат даже не успел уничтожить журнал, в котором были тексты радиограмм, которыми обменивались «Лира» и лондонский центр. Ликуя, Клётцер потирал руки. О таком улове можно было только мечтать.

> «В журнале и прочих документах были найдены подробные данные о расположении немецких частей в западном Финмарке, об их численности, типах и количестве артиллерийских орудий, о проведенных учениях, о пунктах заправки подводных лодок и многое другое. Некоторые бумаги и тексты сообщений были подписаны кличками агентов, и это тоже было зафиксировано в журнале».

Пунктуальность в работе Сторвика и Дуклата в конечном итоге подвела их. Например, Клётцер нашел сведения об артиллерийских позициях вокруг Хаммерфеста:

> «Укрепленная позиция „Мелькоя“ — 70°41′22″ N, 23°36′ E, прислуга 70 человек. Вооружение — три 13-см орудия, огнемет. Зенитные батареи не замечены. Один прожектор».

Другая запись:

> «Укрепленная позиция „Меридианстотт“ [камень,

отмечающий меридиан] — Сёрёсунн. Недавно около камня установили две полевые гаубицы, но после протеста со стороны управляющего фабрикой „Филлет“ они были убраны. В Фугнесе сейчас установлено два полевых орудия. 70°40′36″ N, 23°32′46″ E».

Улик было более чем достаточно. Впервые за три года службы в Хаммерфесте Клётцер отбросил все церемонии. Чтобы выбить признания, он применил самые жестокие пытки.

«Когда Клётцер узнал, что большинство сообщений имело подпись „Пантера“, он вновь начал избивать Дуклата. Тот истекал кровью, но истязания продолжались, пока пленный не прохрипел, что Клётцеру нужен Рольф Сторвик».

Избиение продолжалось, и Клётцеру удалось от несчастного Дуклата узнать еще два имени. «Пантера» была кличкой Хаакона Корснеса-младшего — хозяина магазина в Сторекорснесе, который находился южнее, на берегу Варгсунна. По заданию «Лиры» он собрал информацию о немецких минных полях и нанес их схему на карту. Другим источником был сорокалетний инженер электростанции Хаммерфеста, Эгил Хансен, который добыл много информации о базе подводных лодок и о судне «Блэк Уотч», а также подробные сведения об укрепленных позициях как в самом городе, так и вокруг него. Клётцер радировал в Хаммерфест и приказал арестовать Хансена.

Он был вполне удовлетворен достигнутыми результатами. В Порсе были созданы посты вооруженной охраны, а когда от причала отошли тральщики, на их борту находились Трюгве Дуклат со своей женой, Рольф Сторвик и его родители — Ганс и Гильмар Сторвик. В Сторекорснесе на борт взяли старого Хаакона Корснеса и двух его сыновей — Хаакона младшего и Виктора; однако агенту «Лиры» в Ёксфьорде, Эгилу Самуэльсбергу, удалось бежать еще до того, как корабли отшвартовались.

В ночь 7/8 июня, через тридцать шесть часов после начала облавы, Клётцер высадил своих пленников в Хаммерфесте. Их поместили в тюрьму предварительного заключения, где уже находился Эгил Хансен.

«Ночью я услышал несколько реплик, по которым понял, что основным центром агентуры немцы считали Порсу… На первом допросе Клётцер предъявил много документов и всяких бумаг и начал задавать вопросы, касающиеся их. Я решил, что бумаги найдены тайной

полицией в Порсе. Через окно камеры мне удалось перекинуться несколькими словами с Рольфом Сторвиком, выведенным на прогулку. Он успел сказать, что найден передатчик… и мои бумаги. Чуть позднее выяснилось, что тайная полиция уже знает практически все, так что давать уклончивые ответы было бессмысленно. Как только я пытался что-нибудь скрывать, меня тотчас били по лицу и говорили, что я лгу».

Распространившееся в Хаммерфесте известие об облаве вызвало страх и даже ужас. Гестапо делало все очень методично. В деятельности Сопротивления то или иное участие принимало довольно много людей. Никто не знал, в чью дверь вломятся ночью. Узнав об угрозах и жестокости Клётцера, все были потрясены, потому что до этого столь жестоким он все же не был. Теперь он не жалел никого, и прежде всего Рольфа Сторвика.

«Во время допроса у Клётцера всегда были деревянная дубинка и резиновый шланг, которыми он меня бил. Он бил куда попало, и от ударов оставались ужасные ссадины. Иллинг тоже использовал эти орудия пыток, иногда они избивали меня вдвоем. У них еще был кожаный кнут с большим узлом на конце. Они били изо всех сил, так что иногда я почти терял сознание. Часто на столе стояли бутылка шнапса и стаканы, к которым они то и дело прикладывались. Иногда меня допрашивали по шестнадцать часов подряд. Почти все время заставляли стоять… Клётцер неоднократно клал на стол пистолет и угрожал пристрелить меня, если не скажу все, что знаю».

Одним из первых арестовали молодого сержанта из Хаммерфеста, Сверра Каарбю, который передавал информацию «Лире». Однако Каарбю знал гораздо больше. Примерно пару недель назад советская разведка забросила сюда радиста, Акселя (Алексея? — *Прим. пер.*) Богданова, который приземлился на парашюте в горах Торске-фьорда, в 20 километрах от Хаммерфеста. Два парня, катавшихся на лыжах, наткнулись на стоянку Богданова и выразили желание снабжать его нужной информацией; они также вовлекли в это дело и Каарбю.

Для начала обершарфюрер (сержант) начал избивать Каарбю дубинкой, и тот потерял сознание. На него вылили два ведра воды, прежде чем он смог ответить на первый вопрос. Его допрашивали непрерывно восемь часов подряд, периодически

прибегая к пыткам, потом его опять бросили в камеру и, наконец, оставили в покое. Но немцы уже узнали все, что хотели.

В ночь 9/10 июня Каарбю заставили показать место, где скрывался советский агент. В тот же день был арестован и второй из помощников русского — 24-летний Альфред Сунсдбю.

> «Клётцер допрашивал меня у себя в отделении. Он спросил, бывал ли я в горах Торске-фьорда. Я ответил, что нет, он ударил меня в лицо кулаком и продолжал наносить удары, пока я не упал на пол… Потом он бил меня дубинкой и заставлял признаться, но я все отрицал… Тогда Клётцер приказал ввести Богданова, которого нашли в этих самых горах… и спросил его, знает ли он меня, Богданов кивнул головой. Судя по виду Богданова, ему тоже досталось, его поддерживали двое полицейских, и он просто висел на них, потому что стоять не мог».

Элиас Ёствик, центральная фигура в сети агентуры, тоже был арестован, его жестоко пытали, и он привел гестаповцев к тому месту около озера Вестфьель, где был спрятан передатчик «Вали». Однако запасной передатчик, заслуженную «Иду», так и не нашли. Этот передатчик был закопан в саду одного из местных жителей, но, не желая подвергать его риску, Сторвик сказал, что рацию выбросили в море. Еще два важных участника подполья, капитан Ёстейн Якобсен и его помощник Пауль Йонсен, также были арестованы, как и восемь или десять второстепенных агентов, оказывавших те или иные мелкие услуги. Все это происходило в течение четырех дней после захвата группы «Лира». Таким образом, Клётцеру удалось ликвидировать всю организацию, созданную британской разведкой в западном Финмарке. Трех передатчиков — «Лиры», «Вали» и «Иды» — больше не существовало. Более того, немцы начали проявлять интерес и к Альте, где группа «Ида» самораспустилась еще три недели назад, 16 мая. Торстейн Петтерсен Рааби и Кнут Моэ бежали в Швецию, однако в тот раз Карл Расмуссен решил остаться в долине Тверрельв со своей женой и посмотреть, что будет дальше.

> «Я хорошо помню день, когда он все-таки решил уйти. Был солнечный вечер 11 июня. Его уже предупредили, и он знал, что арестованы все члены группы „Лира“, так что им [гестапо] о нем уже наверняка было известно. Он уничтожил всю аппаратуру, а документы выбросил в речку. Я плакала, уже во второй

раз. Мы очень долго разговаривали. Он сказал, что будет обязательно вспоминать нас с маленькой Брит в канун Иванова дня (24 июня. — *Прим. пер.*). Потом он ушел. Никогда раньше я не чувствовала себя такой одинокой».

Вскоре после ухода Карла нагрянуло гестапо. Они обыскали ферму, а Сигрид несколько раз допрашивали.

> «Они думали, что я знаю, где находится Карл. Допрашивали меня и днем и ночью, но я и в самом деле не знала, где он. Ведь он не сказал, куда идет. В конце концов я подписала какую-то бумагу. И тогда один из немцев сказал, что, если я лгала, то эта бумага будет мне смертным приговором».

Карл Расмуссен ехал на одном из грузовиков дорожного управления по длинной дороге через Альтейдер в Люнген, где на границе было «окно» для перехода в Швецию.

> «Они хотели уехать как можно дальше к югу и добрались до долины Сигналдал. До границы было уже недалеко, но им был нужен проводник. В лесу они увидели женщину, которая размахивала белым платочком. Они решили, что здесь им помогут. Однако это была ловушка. В доме было полно немцев».

Расмуссена привезли в штаб гестапо в Тромсё и начали пытать. Его допрашивал Альфонс Зелински на втором этаже здания, потом его должны были отвести в камеру, находившуюся в подвале.

> «Его держали два немецких солдата, однако втроем они никак не могли протиснуться в узкий дверной проем. На мгновение они выпустили его. Карл воспользовался этим шансом. Он быстро пробежал по лестничному пролету, выбросился из окна и упал на мостовую, сломав при ударе шею. Он умер на месте».

Это произошло 16 июня 1944 года. Сигрид Расмуссен думает, что это не был побег.

> «Я уверена, что он хотел покончить с собой, потому что пытки были невыносимы. Он поступил так, чтобы его не заставили давать показания. И этот поступок был в его сильном характере: он знал, что его ожидало в случае провала».

А накануне был арестован и доставлен в Хаммерфест Гарри Петтерсон; три долгих дня его подвергали избиению и пыткам.

> «Шерер бил меня дубинкой, угрожал расстрелять… Он зачитал мне текст признания, которое якобы сделал Расмуссен в Тромсё и из которого следовало, что я — член организации и добывал информацию для нее. Однако я не поверил, считая, что это — блеф, и продолжал все отрицать. Впоследствии выяснилось, что гестаповцы действительно блефовали, потому что Расмуссен не сказал им ни слова».

Вскоре после гибели мужа была арестована и Сигрид Расмуссен, ее отвезли в Тромсё вместе с двумя агентами «Иды» — это были Йонас Кумменейе и Асбьёрн Хансен. Она говорила, что ничего не знает об «Иде», и ей почему-то поверили. Альфонс Зелински лично распорядился, чтобы ее отпустили.

> «Пастор Тветер проводил меня на кладбище при церкви, где Калле похоронили вместе с несколькими советскими военнопленными. Был прекрасный летний день. Мы подошли к могиле и какое-то время стояли молча около нее. Потом Тветер ушел, и я осталась одна. Я посидела у могилы на каком-то камне. Помню, что я заплакала».

Эта облава была триумфом Клётцера и его подручных — гестаповцев. В западном Финмарке было арестовано более тридцати человек, половине из них грозила смертная казнь. Однако у немцев были иные намерения. У них в руках были передатчики Богданова и Дуклата, а оба радиста находились под арестом; поэтому была начата большая и хитрая игра. Обоих агентов надо было постараться «уговорить» продолжать передавать сообщения в Лондон и в Мурманск — информация должна была быть ложной, чтобы ввести в заблуждение англичан и русских. Клётцер долго обхаживал руководителя гестапо в Норвегии генерала СС Вильгельма Редиеса, и тот в конце концов согласился отменить смертную казнь пленных, если Дуклат и Богданов дадут согласие на сотрудничество. От такого предложения они не могли отказаться. Лето уже кончалось, пленных перевели в лагеря к югу от Хаммерфеста, а обоих радистов продолжали держать в тюрьме. О сообщениях, составленных немцами и отправленных Богдановым в Мурманск, ничего не известно, однако тексты многих радиограмм Дуклата сохранились. Первая из них помечена 12 июня, когда гестаповцы

еще разыскивали подозреваемых.

> «Личное наблюдение от 12 июня. В 10.30 прошло три грузовых судна. Первое, примерно 4000-тонное, загружено; второе, 6000-тонное, загружено; третье, 3000-тонное, также загружено; их сопровождает небольшой корабль, курс на юг».

Впоследствии Дуклат рассказывал:

> «Я был уверен, что в Англии знают о нашем аресте, и поэтому спокойно передавал ложные немецкие сообщения. Кроме того, один из немецких радистов довольно небрежно шифровал сообщения, и поэтому мне удавалось вставлять условные знаки, сигнализировавшие о работе под контролем немцев. Англичане отвечали мне в том смысле, чтобы я не беспокоился и продолжал вести передачи. Так что все это превращалось в какой-то фарс, но мне казалось, что немцы и в самом деле считали, что англичане ни о чем не подозревают. Они очень радовались, когда приходила радиограмма из Лондона».

Но немцы хотели извлечь из этой игры нечто большее. Они хотели заманить сюда английского агента, который доставил бы новую рацию — в Тромсё или в Хаммерфест. Иначе говоря, немцы собирались создать новую сеть, которая работала бы под их контролем. Одного из тех, кого арестовали в результате облавы в Порсе, Финна Харейде, выпустили и «убедили» его, что ему нужно поселиться в одной из квартир в Хаммерфесте. Гизле Риннан, брат печально известного мастера пыток Генри Оливера Риннана, который уже упоминался выше, отправился из Тронхейма на север, чтобы наблюдать за ходом операции.

24 июля Дуклат радировал в Лондон:

> «Немецкие специалисты, прибывшие в Хаммерфест во время проведения операции, уже уехали. Я лично побывал в Хаммерфесте, и мне удалось найти нового агента. Мне срочно нужны деньги. Их можно доставить Финну Харейде, в Хаммерфест. Пароль — „Омега“».

Клётцер жестко инструктировал Харейде — тот должен был выполнять все приказы, иначе «будет тут же расстрелян». В отчете, написанном после войны, Харейде подробно рассказывал об этой операции.

> «Однажды во время дежурства позвонили с квартиры, куда меня поселили. Звонивший представился „Ларсеном“ [кличка Гизле Риннана]… Когда я приехал на квартиру, он уже ждал меня. Он сказал, что его зовут Сверре Ларсен. Когда он заговорил, я узнал тронхеймский диалект. Он сказал, что английский агент доставит мне рацию, а я должен постараться узнать от него клички агентов и получить информацию о подпольных организациях и их деятельности. Речь шла о том, чтобы узнать все, что можно, об этих тайных организациях, об их членах, а также, где они находятся. Я сразу догадался, что они хотят: тайная полиция была намерена создать подпольную организацию, которая бы работала под их контролем. И как только было бы привлечено к ее работе достаточно много людей, их бы тут же арестовали… Я пошел к Клётцеру и заявил, что отказываюсь это делать. Но он просто ответил, что дело зашло слишком далеко, пути назад нет, и мне придется пройти через все это».

Однако ожидания Харейде и Риннана оказались тщетными. Никакого агента из Лондона не было, и через пять дней Риннан вернулся в Тронхейм. Спустя несколько недель немцы предприняли еще одну попытку. Речь опять шла о деньгах и новой рации. В радиограмме, отправленной Дуклатом, говорилось:

> «Двенадцатому от четырнадцатого. Нас устроит передатчик типа „Лиры“, потому что теперь мы можем работать на переменном токе. Радиотелеграфистом будет Сверре Ларсен в Тромсё. Его адрес — Сторгартен, 91, 4-й этаж. Ларсен будет вести передачи вместе со своим родственником, Харейде, после получения рации. Курьер должен приехать в Тромсё. Он должен знать пароль».

На самом деле никакого Сверре Ларсена *не было.* Долгожданного курьера должен был встречать Нильс Баккен, агент абвера из Фагфьорда. Однако ожидание Баккена тоже оказалось тщетным. Он провел в Тромсё, поселившись в этой квартире, не менее пяти недель, но никаких признаков курьера не было.

Англичане догадались о смысле затеянной с ними игры, но немцы отказывались сдаваться. Характер передаваемых ими сообщений становился все отчаяннее. Например, в радиограмме

от 13 ноября было сказано:

> «Население Хаммерфеста эвакуируют. Здесь (в Порсе) остались одни мужчины. В четверг (16-го) мы тоже должны уезжать. Аппаратуру придется уничтожить, если от вас не будет иных указаний. Сначала я поеду в Тромсё. Могу ли я выйти на связь с вами оттуда?»

В последней радиограмме, помеченной 6 декабря 1944 года, говорилось:

> «11 декабря я уезжаю из Порсы в Тромсё. Харейде был эвакуирован три недели назад. Связи с Ларсеном нет, потому что не работают ни почта, ни телеграф. Находится ли он в Тромсё?»

Ответа так и не было получено. Маскарад подходил к концу. К этому времени немецкие военно-морские базы были эвакуированы из западного Финмарка, а оккупационные войска отступали на запад. План немцев полностью провалился, однако Клётцер слово сдержал, и никто из арестованных расстрелян не был. Все они за исключением, к сожалению, Карла Расмуссена, пережили войну. Торстейн Петтерсен Рааби писал:

> «Надеюсь, из моего отчета будет ясно, что он [Расмуссен] играл основную роль в группе „Ида“. Он шел на любой риск, несмотря на то, что недавно женился, и у него была маленькая 6-месячная дочь… У меня никогда не было друга лучше, чем Карл. Когда было совсем плохо, он говорил: „Смотри на мир веселее“. Думается, что если „Ида“ и внесла какой-то вклад в победу в этой войне, то это — заслуга Калле… Когда он решил покончить с собой, то это был героический поступок — он не хотел, чтобы его вынудили давать показания против своих друзей».

Сигрид Расмуссен повторно замуж не вышла.

> «Для меня Калле был единственным. Он был хорошим, честным человеком. В нем было что-то такое, что притягивало к нему людей. Все любили его, не говоря уж обо мне. Много раз, когда мне бывало трудно, я мысленно проклинала Торстейна за то, что он отнял у меня Калле. Прошло много лет со дня его гибели, и все это время мне его очень не хватало; в глубине души я,

конечно, понимаю, что тогда шла жестокая борьба, и победить в ней могли только такие люди. Мне пришлось принести большую жертву, но ведь и многим другим — тоже. Обе стороны, участвовавшие в той войне, заплатили высокую иену. Я живу воспоминаниями и уверена — то, что делал Калле, тоже приблизило конец войны. То, что ему посмертно оказаны почести, доказывает это. Это придает некий смысл тому, что делалось во время этой бессмысленной войны».

6 июня 1944 года Клётцер устроил облаву в Порсе, а союзники высадились в Нормандии; в этот день капитан цур зее Рудольф Петерс был произведен в контр-адмиралы и назначен командующим Боевой группой, находившейся в Каа-фьорде. Там он стал свидетелем нескольких атак, в ходе которых производилась бомбардировка «Тирпица». Последняя из них произошла 15 сентября, когда двадцать семь «Ланкастеров» сбросили на базу несколько 5-тонных бомб, названных «Верзилами» (Tallboy). Одна из бомб угодила в носовую часть линкора, в очередной раз надолго выведя его из строя.

7 октября началось решающее наступление на Лицинском фронте, после чего Финляндия была вынуждена заключить с Советским Союзом перемирие и отказаться от сотрудничества со своими бывшими немецкими союзниками. Советские войска прорвали фронт и обратили 20-ю стрелковую армию в бегство.

Реакция Гитлера была дикой — он решил прибегнуть к той же тактике выжженной земли, которая ранее безжалостно применялась на Украине и в России. С населением не церемонились — 50 000 человек были изгнаны из своих домов и депортированы на юг. Были уничтожены огромные территории Финмарка и северного Тромса, множество поселков превратилось в дымящиеся руины. Были уничтожены все здания, взорваны телеграфные столбы, разрушены портовые сооружения.

15 октября «Тирпиц», наконец, вышел из Каа-фьорда, он ковылял со скоростью 7 узлов, влекомый буксирами. Семнадцать месяцев назад он пришел сюда как флагман Боевой группы; теперь по воде тащилась какая-то развалина. А в воскресенье 12 ноября в Тромсё линкору был нанесен смертельный удар. После очередной воздушной атаки корабль перевернулся и пошел на дно, унеся с собой более тысячи молодых жизней.[36]

Примерно в это же время опустела база подводных лодок в Хаммерфесте. В сопровождении эскорта «Блэк Уотч» и «Адмирал Карл Херинг» перешли в Килботн, недалеко от Харстада; они до конца войны принимали участие в подводных операциях. Однако

4 мая 1945 года, через пять дней после того, как Гитлер покончил с собой в своем берлинском бункере, сорок британских бомбардировщиков провели массированную атаку на новую базу. Судно «Блэк Уотч» пошло ко дну, унеся с собой немало жизней. По иронии судьбы, подводная лодка U-711, которая так и не смогла присоединиться к группе «Железная борода» у острова Медвежий, тем утром завершила свои патрульные плавания. Когда началась последняя воздушная атака войны, лодка стояла рядом с плавучей базой «Блэк Уотч». Капитан-лейтенант Ганс-Гюнтер Ланге несколько дней назад был награжден Рыцарским крестом Железного креста с дубовыми листьями; в этот день он стоял у поручней на борту базы.

> «Я поднялся на „Блэк Уотч“, чтобы передать свой военный дневник. Когда началась атака, я прыгнул на борт [своей подводной лодки] и тут же отошел от берега. Но уже было поздно. Лодка получила прямое попадание бомбы и быстро затонула. Спаслось лишь несколько матросов. Никто из членов моего экипажа не погиб, несколько лет участвуя в плаваниях. И вдруг, в предпоследний день войны, все было кончено».

Уже 20 октября 1944 года Боевая группа формально была распущена. Прощальное обращение Петерса к ней было грустным, но точно характеризовало сложившуюся обстановку.

> «Как последнему командующему 1-й Боевой группой, мне не удалось повести в бой это хорошо подготовленное и весьма боеспособное соединение, которое так хотело сразиться с врагом. Это — трагедия группировки, к которой я присоединился 6 июня».

После гибели «Шарнхорста» пять эсминцев Рольфа Иоханесона в основном бездействовали, лишь охраняя «Тирпица».

> «Наконец-то наша охранная служба закончилась. Теперь мы опять свободны»,

— так писал командир флотилии перед выходом в Тану для того, чтобы оказать поддержку частям вермахта, которые, отступая, уничтожали Финмарк.

В Хоннингсваагене Иоханесона сменил капитан цур зее Фрайхер фон Вангенштайн. Поэтому он был избавлен от участия в позорных и жестоких действиях немецких войск, которые отходили из Северной Норвегии; эсминцы же занимались тем, что

уничтожали небольшие порты — один за другим. Обязанностью экипажей эсминцев было воевать. Но вместо этого они были вынуждены участвовать в последнем и самом бесславном акте Гитлера в Норвегии — уничтожении огромной территории.

18 ноября Ганс Отто Клётцер по-прежнему пытался добиться ответа Лондона; в этот же день эсминец Z-29 вышел из Варгсунна и взял курс на юг. Впереди были Порса, Стотекорснес, Леррес-фьорд, Каа-фьорд, Тальвик, Иснестофтен и Ланг-фьорд. Несмотря на то, что здесь были только скромные поселки с беспорядочно разбросанными домами, именно здесь была решена участь немецкого Флота открытого моря. Теперь же на берегу никого не было видно: все домишки были сожжены дотла. В течение нескольких быстротечных недель почти все население было принудительно эвакуировано отсюда. Стояла прекрасная осенняя погода, мягкая, без единого дуновения ветра, бездонное небо было темно-синим. Горы, которые окружали поросшие лесом берега фьордов, окрасились в яркие коричнево-золотистые цвета. По дороге эсминец заправился топливом, а затем высадил на берег отряд, который должен был выполнить последнее задание. В простом Саду памяти, расположенном в Эльвебаккене, был воздвигнут мраморный обелиск в честь экипажа, погибшего при потоплении «Шарнхорста». Обелиск выкопали и перенесли на борт Z-29, который после этого полным ходом пошел курсом на юг.

Почти два года западный Финмарк был главным театром, где реализовывалась стратегия военно-морских операций как Германии, так и союзников. Теперь же все кончилось. Немецкая Боевая группа свое существование прекратила. Исчез даже памятник, воздвигнутый в ее честь; о ней напоминали только обугленные руины сожженных домов.

Библиография

Barnett, Correlli. Engage the Enemy More Closely, London, Penguin, 2000.

Battle Summary No. 24: Sinking of the Scharnhorst, 26th December 1943, London, Public Record Office, February 1944, ADM 234/342.

Beesly, Patrick. Very Special Intelligence: The Story of the Admiralty's Operational Intelligence Centre 1939–1945, rev. edn, London, Greenhill, 2000.

— Very Special Admiral: The Life of Admiral J.H. Godfrey CB, London, Harnish Hamilton, 1980.

— and *Rohwer, Jürgen.* «Special Intelligence und die Vernichtung der Scharnhorst», Marine Rundschau 10/7.

Bekker, Cajus. Verdammte See: Ein Kriegstagebuch der deutschen Marine, Oldenburg, Uilstein, 1971.

— Das grosse Bildbuch der deutschen Kriegsmarine 1939–1945, Oldenburg, Uilstein, 1972.

Blair, Clay. Hitler's U-boat War: The Hunted 1942–1945, London, Cassell, 2000.

Bredemeier, Heinrich. «Schlachtschiff Scharnhorst», Herford, Koehler, 1994.

Breyer, Siegfried. «Schlachtschiff Scharnhorst». Reprint from *Marine-Arsenal,* Friedberg, 1986.

— «Schlachtschiff Tirpitz». Reprint from *Marine-Arsenal,* Friedberg, 1987.

Brünner, Adalbert. «Schlachtschiff Tirpitz im Einsatz: Ein Seeoffizier berichtet», Reprint from Marine-Arsenal, Friedberg, 1993.

Burn, Alan. The Fighting Commodores. Annapolis, Naval Institute Press, 1999.

Busch, Fritz-Otto. Tragödie am Nordkap, Hanover, Adolph Sponholtz Verlag, 1952.

Christensen, Dag. Den skjulte händ, Oslo, Gyldendal, 1990.

Der Scheinwerfer. Newsletter of the Tirpitz Veterans Association.

Dickens, Peter. Narvik: Battles in the Fjords, Annapolis, Naval Institute Press, 1997.

Dönitz, Karl. Memoirs: Ten Years and Twenty Days, rev. edn, London, Cassell, 2000.

«Draft Interrogation Report on Prisoners of War from the Scharnhorst», Director of Naval Intelligence, 23 February 1944, London, Public Record Office, ADM 199/913.

Evans, Mark Llewellyn. Great World War II Battles in the Arctic, Westport, Greenwood Press, 1999.

Fjnrtoft, Kjell. Lille — Moskva, Oslo, Gyldendal, 1983.

Fraser, Bruce. «The Sinking of the German Battle-Cruiser Scharnhorst on the 26th December 1943», London Gazette, 1947.

Gray, Edwyn. Hitler's Battleships, Barnsley, Leo Cooper, 1999.

Hinsley, F. H. British Intelligence in the Second World War, 5 vols, London, HMSO. 1979–90.

Humble, R. Fraser of North Cape, London, Routledge & Kegan Paul, 1983.

Irving, David. The Destruction of PQ17, London, Panther, 1985.

Iversen, Klaus. 100 år med lys og varme. Hammerfest Elektrisitetsverk 1891–1991, Hammerfest, Hammerfest Elektrisitetsverk, 1991.

Jessop, Keith. Goldfinder, London, Simon & Schuster UK, 1998.

Kemp, Paul. U-boats Destroyed: German Submarine Losses in the World Wars, Annapolis, Naval Institute Press, 1997.

Kennedy, Ludovic. Menace: The Life and Death of the Tirpitz, London, Sphere Books, 1981.

Kolyshkin, I. Russian Submarines in Arctic Waters, New York, Bantam, 1985. (*Колышкин И. А.* В глубинах полярных морей. — М.: Воениздат, 1970).

Koop, Gerhard and Schmolke, Klaus-Peter. Battleships of the Scharnhorst Class, tr. Geoffrey Brooks, London, Greenhill, 1999.

Lund, Paul and Ludlam, Harry. Trawlers Go to War, London, New English Library, 1975.

Mulligan, Timothy P. Neither Sharks nor Wolves, London, Chatham, 1999.

Nauroth, Holger. Schlachtkreuzer Scharnhorst und Gneisenau: Die Bildchronic 1939–1945, Stuttgart, Motorbuch Verlag, 2002.

Ogden, Michael. Slaget ved Nordkapp, Stavanger, Stabenfeldt, 1962.

Ost, Horst-Gotthard. U-boote im Eismeer, Berlin, Franz Schneider Verlag, 1943.

Padfield, Peter. Dönitz: The Last Führer, New York, 1984.

Pearson, Michael. Red Sky in the Morning: The Battle of the Barents Sea, 31 December 1942, Shrewsbury, Airlife, 2002.

Peillard, Léonce. Sink the Tirpitz, London, Jonathan Cape, 1968.

Penrose, Barrie. Stalin's Gold, London, Granada, 1982.

Peter, Karl. Schlachtkreuzer Scharnhorst: Kampf und Untergang, Berlin, Mittler, 1951.

Pope, Dudley. Slaget i Barentshavet, Oslo, Cappelen, 1959.

Pryser, Tore. Hitlers hemmelige agenter, Oslo, Universitetsforlaget, 2001.

Riesto, Harald. Frihetskjernperen Karl Halvdan Rasmussen og etterretnings-gruppen Ida, Vadso, Vadso bibliotek, 1995.

Rohwer, J. and Hiimmelchen, G. Chronology of the War at Sea, New York, Arco, 1971.

Rorholt, Bjorn. Usynlige soldater, Oslo, Aschehoug, 1990.

Roskill, Stephen. The War at Sea, London, HMSO, 1961.

Ruge, Friedrich. Der Seekrieg 1939–1945, Stuttgart, Koehler, 1962.

Rust, Eric C. Naval Officers under Hitler: The Story of Crew 34, New York, Greenwood, 1991.

Salewski, Michael. Die deutsche Seekriegsleitung 1935–1945, 3 vols, Frankfurt am Main, Munich, Bernard & Graefe, 1970–75.

Schoefield, B. B. The Russian Convoys, London, Pan Books, 1971.

Sebag-Montefiore, Hugh. Enigma: The Battle for the Code, London, Weidenfeld & Nicolson, 2000.

Showell, Jak P. Mallmann. German Navy Handbook 1939–1945, Stroud, Sutton Publishing, 1999.

Skodvin, Magne (ed.), Norge i krig, 8 vols, Oslo, Aschehoug, 1984–1987.

Smith, Michael. Station X: The Codebreakers at Bletchley Park, London, Macmillan, 1998.

Storheill, Skule. «Senkningen av slagskipet Scharnhorst den 26. desember 1943», Norsk Tidsskrift for Sjøvæsen, 1946.

Ulstein, Ragnar. Etterretningstjenesten i Norge 1940–1945, 3 vols, Oslo, Cappclen, 1989–1992.

Watts, A. J. The Loss of the Scharnhorst, London, Ian Allen, 1970.

Whitley, M. J. German Capital Ships of World War Two, London, Cassell, 1989.

Winton, John. The Death of the Scharnhorst, London, Panther, 1984.

Woodman, Richard. Arctic Convoys, London, John Murray, 1994.

Woodward, David. The Tirpitz and the Battle for the North Atlantic, New York, Berkley, 1953.

Øyfolk. «Arbok for lokalhistorie og kultur i Hammerfest» («Yearbook of Local History and Culture in Hammerfest»), various editions, 1990–99.

На русском языке

Беккер К. Разгром военно-морского флота Германии. Пер. с англ. С. В. Лисогорского. — М.: Центрполиграф, 2004. — «Шарнхорст». С. 133–145.

Блицкриг в Западной Европе: Норвегия, Дания. — М.: Издательство АСТ СПб: Terra Fantastica, 2004.

Бунич И. Линкоры фюрера. — М.: Яуза, Эксмо, 2004. — «Шарнхорст». С. 153–192.

Буш О. Ф. Трагедия линкора «Шарнхорст». Хроника последнего похода / Пер. с англ. Л. А. Игоревского. — М.: Центрполиграф. 2003.

Вудворд Д. «Тирпиц». Боевые действия линкора в 1942–1944 годах / Пер. с англ. Ю. А. Алакина. — М.: Центрполиграф, 2005. — Последнее большое сражение надводных кораблей. С. 179–203.

Головко А. Г. Вместе с флотом. — 2-е изд. — М.: Воениздат, 1979.

Два конвоя: PQ-17 и PQ-18: Сб. / Пер. с англ. А. Г. Больных. — М.: Издательство АСТ, 2004.

Лайнер Л. Погоня за «Энигмой». Как был взломан немецкий шифр. — М.: Молодая гвардия, 2004. — Последний бой «Шарнхорста». С. 249–257.

Одземовский Я. Нарвик, 1940. Пер. с польск. — М.: Издательство АСТ, 2003.

Пиллар Л. Реквием линкору «Тирпиц» / Пер. с нем. Ю. Чупрова. — М.: Яуза, Эксмо, 2004.

Полярные конвои: Сб.: Пер. с англ. А. Г. Больных. — М.: Издательство АСТ, 2003. — Содержание: Русские конвои / Б. Скофилд. Новогодний бой / Д. Поуп. — Последний поход «Шарнхорста». С. 189–211.

Редер Э. Гросс-адмирал. Воспоминания командующего ВМФ Третьего рейха. 1935–1943 гг. / Пер. В. Д. Кайдалова. — М.: Центрполиграф, 2004.

Сергеев К. М. Лунин атакует «Тирпиц». — М.: Яуза, Эксмо, 2005. С. 261–262.

Сулига С. В. Линкоры типа «Шарнхорст» / «Морская коллекция». — Приложение к журналу «Моделист-конструктор». — 2002. — № 1.

Тулейя Т., Вудворд Д. Сумерки морских богов / Пер. с англ. А. Г. Больных. — М.: Издательство АСТ, 2000. — Последний бой артиллерийских кораблей. С. 421–439.

notes

Примечания

1

Об операции «Везерюбунг», ставившей целью захват Германией территории Норвегии и Дании, см.: «Блицкриг в Западной Европе: Норвегия. Дания». — М.: ООО «Издательство АСТ»; СПб: Terra Fantastica, 2004. — *Здесь и далее прим. пер.*

2

Морская миля определена как средняя длина дуги одной минуты меридиана; она равна 1852 м.

3

Kriegsmarine, официальное название ВМС Германии; с 1919 по 1935 г. — Рейхсмарине.

Эти события подробно описаны в книге: «Полярные конвои: Сб.» Пер. с англ. А. Г. Больных. — М.: Издательство АСТ, 2003. — Содерж.: «Русские конвои» / Б. Скофилд. «Новогодний бой» / Д. Поуп.

5

Подробнее об этом см.: *Редер Э.* «Гросс-адмирал. Воспоминания командующего ВМФ Третьего рейха» / Пер. с нем. В. Д. Кайдалова. — М.: Центрполиграф, 2004.

6

Герхард Иоганн Шарнхорст (1755–1813) — прусский генерал, в 1807–1811 гг. начальник Генштаба; в 1813 г. был начальником штаба в армии генерала Г. Блюхера.

Август Вильгельм Гнейзенау (1760–1831) — прусский фельдмаршал, граф (1814 г.). Вместе с Шарнхорстом проводил реорганизацию прусской армии, в 1813–1815 гг. был начштаба у Блюхера, а с 1830 г. — главнокомандующий прусской армией.

7

Германские линкоры «Шарнхорст» и «Гнейзенау» по праву считаются одними из самых знаменитых боевых кораблей Второй мировой войны. Первые дизельные корабли, построенные с полным соблюдением версальских ограничений (типа «Дойчланд») водоизмещением в 10 000 т, достаточно мощные и быстроходные (26 узлов) получили известность в качестве «карманных линкоров». Затем была разработана программа строительства боевых кораблей, выходивших за рамки версальских ограничений, в противовес новейшим кораблям Франции (линейный крейсер «Дюнкерк»), в результате чего родилась проектная концепция для «Шарнхорста» и «Гнейзенау». Работы над проектом закончились в мае 1935 года, как раз к этому времени успешно завершились испытания новых 283-мм орудий. Наиболее противоречивым элементом проекта оказалась энергетическая установка: из-за отсутствия мощных дизелей были использованы паровые турбины и высокотемпературные котлы высокого давления. «Шарнхорст» был спущен на воду 3 октября 1936 г., принят флотом 7 января 1939 г. Из-за недостаточной высоты борта и неудачной конфигурации форштевня образовывались огромная носовая волна и большие брызги. Поэтому летом 1939 г. «Шарнхорст» получил новый («атлантический», или «клиперный») нос.

8

Первоначально конвои, шедшие в Россию, назывались PQ, а возвращавшиеся обратно (пустые) — QP. С декабря 1942 г. они стали обозначаться через JW и RA, соответственно. Конвои делились на две части (примерно по 20 судов), которые отправлялись в Россию с интервалом в две недели, и к названию добавлялась буква A (первая половина) или B (вторая), например, JW-54A и JW-54B.

9

См.: *Лайнер Л.* «Погоня за „Энигмой“. Как был взломан немецкий шифр». — М.: Молодая гвардия, 2004.

10

Полувоенная правительственная организация, созданная в 1933 г.; занималась проектированием и строительством автомобильной и железнодорожной сетей, оборонительных сооружений, подземных командных пунктов и т. д.; в частности, строила ставку Гитлера «Вольфшанце»; названа по имени первого руководителя — Фрица Тодта. *(Прим. пер.)*

11

Лайнер Л. «Погоня за „Энигмой“». — С. 58.

12

Черчилль У. «Вторая мировая война». — В 3-х кн. — Кн. 2. — М.: Воениздат, 1991. — С. 170–172.

13

Атака сверхмалых подводных лодок на «Тирпиц» подробно описана в кн.: — *Пиллар Л.* «Реквием линкору „Тирпиц“» /Пер. с нем. Ю. Чупрова. — М.: Яуза, Эксмо, 2004; *Вудворд Д.* «„Тирпиц“. Боевые действия линкора в 1942–1944 годах» / Пер. с англ. Ю. А. Алакина. — М.: Центрполиграф, 2005.

14

Рыцарский крест — высшая степень военного ордена Железный крест (создан королем Пруссии в 1813 г. во время «Войны за свободу» с Наполеоном). Самым распространенным был собственно Рыцарский крест (введен 1 сентября 1939 г.), для его получения было необходимо быть представленным к награждению Железным крестом 1-го класса. Рыцарский крест с дубовыми листьями учрежден 3 июня 1940 г., им награждали офицеров Кригсмарине, потопивших корабли противника общим водоизмещением не менее 100 тыс. тонн.

15

В действительности ледокольный пароход «Малыгин» погиб в жестокий 10-балльный шторм 27 октября 1940 г. у восточного побережья Камчатки, возвращаясь из гидрографической экспедиции по Восточной Арктике. Грузовой пароход «Уфа», следовавший в Исландию одиночным порядком, потоплен лодкой U-255 29 января 1943 г. к югу от о. Медвежий, погибло 39 чел. Артиллерийским огнем этой же лодки 27 марта 1943 г. в районе Новой Земли потоплено гидрографическое судно «Академик Шокальский», погибло 11 человек.

16

«Ультра» (первоначально «Ультрасекретно») — кодовое название дешифровок «Энигмы». — *Лайнер Л.* «Погоня за „Энигмой“». — С. 91.

17

Alarums and excursions — театральная ремарка.

18

Один из пяти эсминцев, приданных «Шарнхорсту»: Z-29, Z-30, Z-33, Z-34, Z-38.

19

Следовавший в одиночном плавании в начале 1943 года в Исландию лесовоз «Ванцетти» в районе о. Медвежий обнаружила подводная лодка U-553, которая после неудачной торпедной атаки всплыла и была обстреляна артиллеристами судна; лодка получила повреждения, погрузилась в море и считалась пропавшей без вести.

20

Пароход «Тбилиси», шедший из Дудинки в Архангельск с грузом угля, подорвался на донных минах, выставленных подводной лодкой U-636 в устье Енисея (6 сентября 1943 г.).

21

Начало высадки союзников в Нормандии — день открытия Второго фронта.

22

Головко А. Г. (1906–1962), адмирал (1944), на флоте с 1925 г. Окончил Военно-морское училище имени Фрунзе (1928) и Военно-морскую академию (1938). В 1940–1946 гг. командовал Северным флотом. Во время Великой Отечественной войны участвовал в обороне Мурманска, побережья Баренцева моря. В дальнейшем — начальник Главного штаба ВМФ, командующий КБФ, 1-й зам. главнокомандующего ВМФ. Приведенная цитата заимствована из его мемуаров — Головко А. Г. «Вместе с флотом». — 2-е изд. — М.: Воениздат, 1979. — С. 197. Заслуживает внимания продолжение:

> «Думается… Фрэзер не зря пришел к нам среди полярной ночи и не зря так неожиданно ушел, получив какое-то известие. Не о предстоящем ли выходе „Шарнгорста“? (так в оригинале. — *Прим. пер.*) Если да, то не исключено, что англичане имеют свою агентуру либо в Альтен-фиорде, либо в ставке Деница, откуда и получают информацию о намерениях противника. Еще одно несомненно: гитлеровцы не ведают о визите Фрэзера и английского линкора к нам, иначе они поостереглись бы рисковать „Шарнгорстом“. Сейчас я задаю себе вопрос: действительно ли „Дюк оф Йорк“ ушел в Англию? Не подстерегает ли он „Шарнгорста“ где-нибудь на пути к союзному конвою?» (С. 201).

23

Такую дальность действия имел опытный образец радара в 1934 году (он был установлен на яхте «Грилле»). В 1936 году фирмой СЕМА был разработан первый в мире корабельный радар, работавший в диапазоне 80-см волн, дальность обнаружения корабля составляла 35 км, а летящего самолета — 48 км. С началом войны «Шарнхорст» получил две радарные установки (носовую и кормовую) «Зеетакт» FuMO 22 с антеннами «матрасного» типа (длина волны 81,5 см, дальность обнаружения крупного корабля — 25 км, точность по пеленгу 5°). В начале 1942 года был получен радар FuMO 27 (размер антенны 4 х 2 м, ошибка по пеленгу всего 0,25–0,30°, по дальности 70 м). В 1943 году, когда происходили описываемые автором события, на линкоре были дополнительно установлены радары FuMO 1, FuMO 3, FuMO 4, FuMO 7. — См.: *Сулига С. В.* «Линкоры типа „Шарнхорст“».

24

В книге К. М. Сергеева («Лунин атакует „Тирпиц“». — М.: Яуза, Эксмо, 2005. С. 261–262) этот эпизод описывается несколько иначе.

25

В этом случае сообщения на «Энигме» шифровались дважды — сначала с помощью так называемых «офицерских» ключевых установок, а затем — с помощью стандартных. — Лайнер Л. «Погоня за „Энигмой“». — С. 251.

Время в использованных автором материалах указывается как гринвичское (GMT), или как центрально-европейское (CET, т. е. GMT +1 час).

27

Раковина — верхний участок кормовых обводов корпуса судна; в настоящее время используется для обозначения направления объекта, видимого приблизительно на четыре румба (45°) позади *траверза* (направление под прямым углом к курсу судна).

28

Головко А. Г. «Вместе с флотом». — с. 205.

29

Осветительный снаряд снабжен дистанционным взрывателем. После его срабатывания на заданной высоте воспламеняется вышибной заряд, выбрасывающий из корпуса снаряда факел-парашют, одновременно происходит воспламенение осветительного состава. Таким образом, горящий факел повисает на парашюте, спускаясь со скоростью 5–8 м/с, скручивание строп устраняется с помощью вертлюга. Существуют также беспарашютные осветительные снаряды, недостатком которых является большая скорость падения элементов и неравномерное освещение местности.

30

Крамбол — на парусных судах деревянный брус, прикрепленный к скуле судна и служивший для подъема якоря. В настоящее время выражение «на правый (левый) крамбол» определяет положение предмета, видимого с судна по направлению на крамбол.

31

Антенный кабель вскоре был восстановлен, и огонь продолжался с прежней интенсивностью. — См.: *Сулига С. В.* «Линкоры типа „Шарнхорст“».

32

Более подробное, чем у автора, описание этого рокового для «Шарнхорста» эпизода взято из: *Сулига С. В.* «Линкоры типа „Шарнхорст“».

33

Свердруп Харальд Ульрик (1888–1957) — норвежский полярный исследователь, метеоролог, океанограф. В 1920–1925 гг. участвовал в экспедиции Р. Амундсена на судне «Мод», осуществившем сквозное плавание по Северо-Восточному проходу, проводил исследования в Восточно-Сибирском и Чукотском морях. В 1931 г. — руководитель научных исследований на подводной лодке «Наутилус», пытавшейся достичь Северного полюса. Профессор Бергенского геофизического института, с 1948 г. — директор Норвежского полярного института.

34

Деятельность Бьёрна Рёрхольта подробно описана в книге: *Пиллар Л.* «Реквием линкору „Тирпиц“» / Пер. с нем. Ю. Чупрова. — М.: Яуза, Эксмо, 2004.

35

Головко А. Г. «Вместе с флотом». — с. 202–204.

36

Об истории потопления «Тирпица» см.: *Пиллар Л.* «Реквием линкору „Тирпиц“» / Пер. с нем. Ю. Чупрова. — М.: Яуза, Эксмо, 2004; *Вудворд Д.* «„Тирпиц“. Боевые действия линкора в 1942–1944 годах» / Пер с англ. Ю. А. Алакина. — М.: Центрполиграф, 2005.